

令和7年度
“ぎゅっと”カーよしだ
利用実績

“ぎゅっと”カーよしだ 利用実績

2023年10月-2026年3月

レポートサマリー (ダミー予約を除いた数)

※予約件数・利用人数:降車の実績件数
※予約件数:指名同乗者と未予約同乗者は含むが
人数のみ指定した同乗者は含まず

年月	予約件数(件)			予約人数(人)			登録者数合計(人)				利用経験者数合計(人)			
	実績	前月との差		実績	前月との差		サマリー	ワタ仏利用者	実数	前月との差		実績	前月との差	
3月	918	66	7.7%	252	-1	-0.4%	2,127	35	2,092	84	4.2%	1,059	38	3.7%
2月	852	32	3.9%	253	22	9.5%	2,071	63	2,008	76	3.9%	1,021	67	7.0%
2026年1月	820	-48	-5.5%	231	-3	-1.3%	1,977	45	1,932	75	4.0%	954	48	5.3%
12月	868	42	5.1%	234	16	7.3%	1,902	45	1,857	92	5.2%	906	51	6.0%
11月	826	-134	-14.0%	218	-1	-0.5%	1,818	53	1,765	82	4.9%	855	48	5.9%
10月	960	112	13.2%	219	9	4.3%	1,731	48	1,683	64	4.0%	807	46	6.0%
9月	848	115	15.7%	210	30	16.7%	1,658	39	1,619	54	3.5%	761	46	6.4%
8月	733	-97	-11.7%	180	-13	-6.7%	1,588	23	1,565	46	3.0%	715	38	5.6%
7月	830	64	8.4%	193	5	2.7%	1,533	14	1,519	53	3.6%	677	22	3.4%
6月	766	50	7.0%	188	4	2.2%	1,489	23	1,466	25	1.7%	655	37	6.0%
5月	716	-21	-2.8%	184	8	4.5%	1,453	12	1,441	65	4.7%	618	42	7.3%
4月	737	-1	-0.1%	176	-7	-3.8%	1,403	27	1,376	88	6.8%	576	36	6.7%
3月	738	202	37.7%	183	14	8.3%	1,302	14	1,288	54	4.4%	540	33	6.5%
2月	536	74	16.0%	169	45	36.3%	1,267	33	1,234	62	5.3%	507	52	11.4%
2025年1月	462	-28	-5.7%	124	4	3.3%	1,195	23	1,172	40	3.5%	455	34	8.1%
12月	490	-6	-1.2%	120	-14	-10.4%	1,150	18	1,132	32	2.9%	421	19	4.7%
11月	496	7	1.4%	134	10	8.1%	1,107	7	1,100	54	5.2%	402	34	9.2%
10月	489	34	7.5%	124	9	7.8%	1,060	14	1,046	150	16.7%	368	28	8.2%
9月	455	45	11.0%	115	13	12.7%	908	12	896	57	6.8%	340	26	8.3%
8月	410	-30	-6.8%	102	-5	-4.7%	850	11	839	68	8.8%	314	20	6.8%
7月	440	97	28.3%	107	10	10.3%	773	2	771	27	3.6%	294	17	6.1%
6月	343	-30	-8.0%	97	10	11.5%	754	10	744	46	6.6%	277	20	7.8%
5月	373	39	11.7%	87	1	1.2%	704	6	698	35	5.3%	257	20	8.4%
4月	334	-151	-31.1%	86	-42	-32.8%	663	0	663	21	3.3%	237	12	5.3%
3月	485	146	43.1%	128	29	29.3%	649	7	642	39	6.5%	225	46	25.7%
2月	339	67	24.6%	99	11	12.5%	613	10	603	82	15.7%	179	35	24.3%
2024年1月	272	101	59.1%	88	17	23.9%	540	19	521	55	11.8%	144	34	30.9%
12月	171	29	20.4%	71	24	51.1%	470	4	466	67	16.8%	110	34	44.7%
11月	142	15	11.8%	47	-6	-11.3%	402	3	399	48	13.7%	76	23	43.4%
2023年10月	127	—	—	53	—	—	353	2	351	—	—	53	—	—

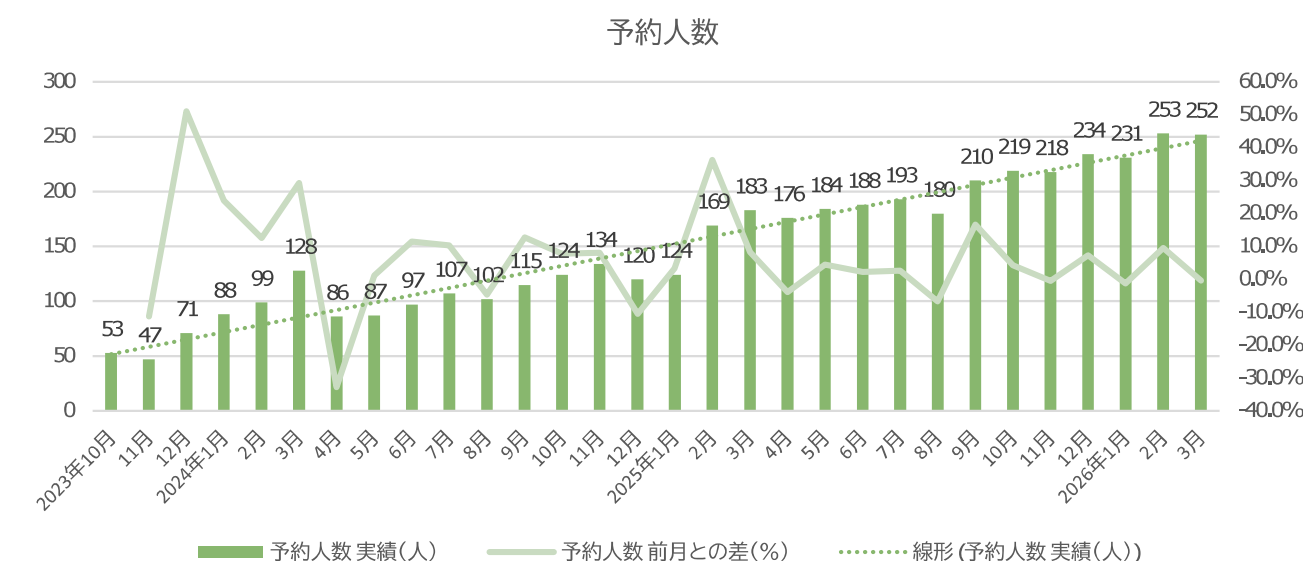
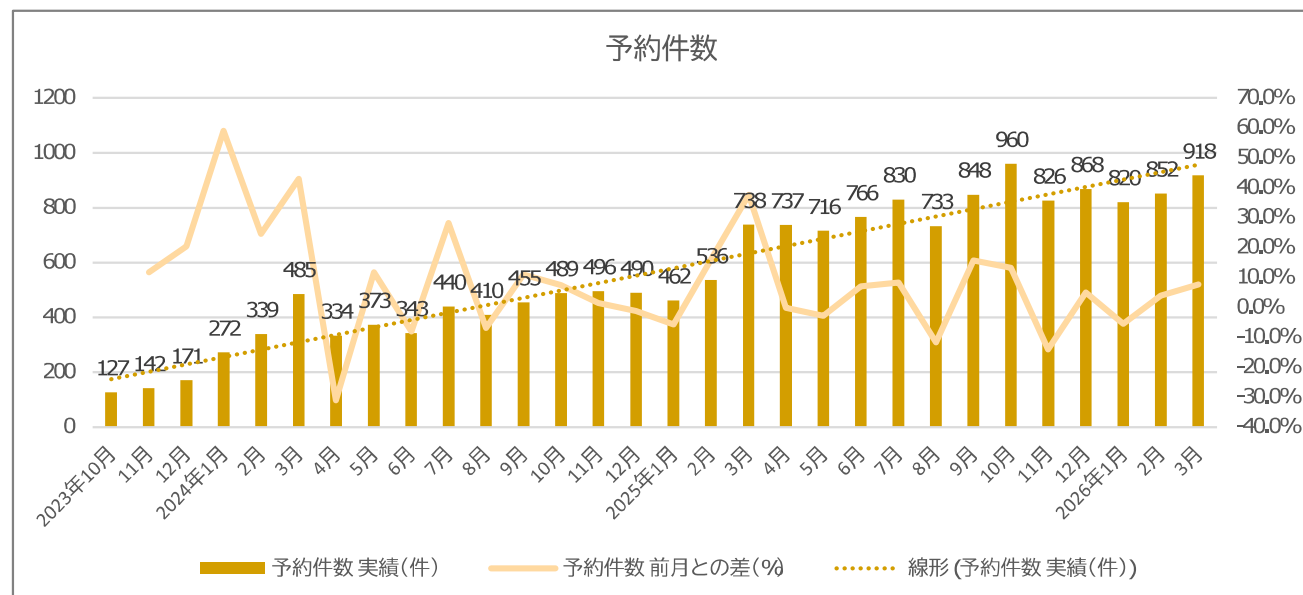
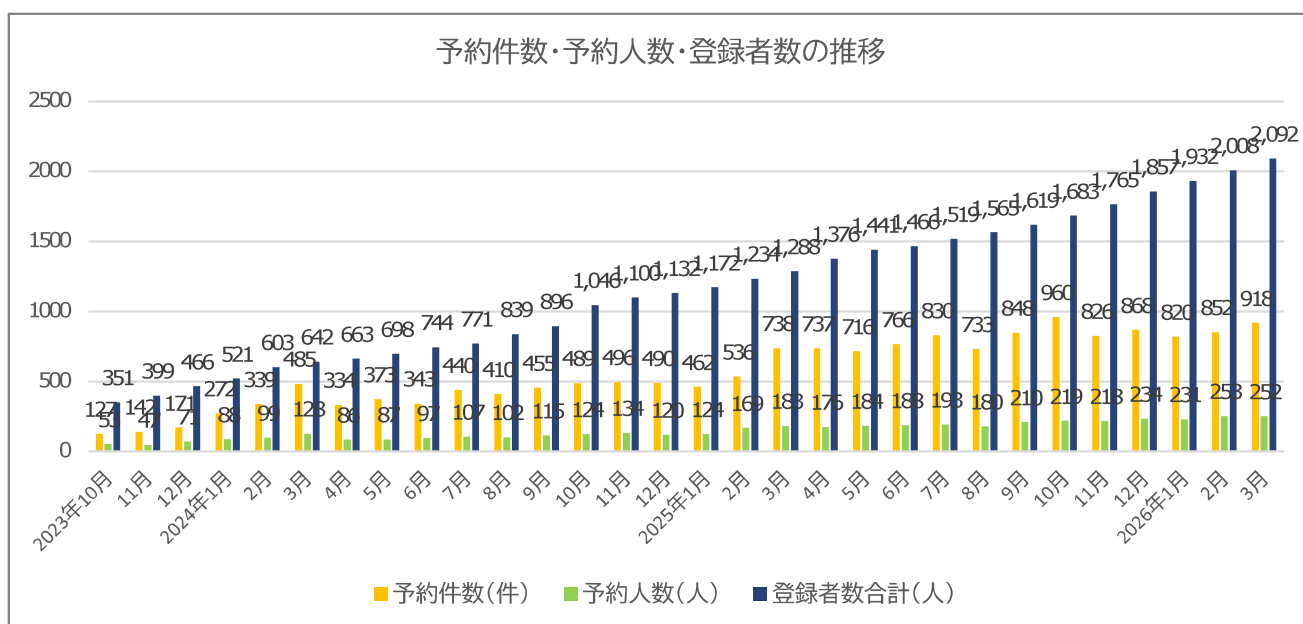
年月	予約件数(件)			予約人数(人)			登録者数合計(人)				利用経験者数合計(人)		
	実績	前年度との差		実績	前年度との差		実績		前年度との差		実績	前年度との差	
実証開始からの累計 2023.10-2026.3	16,976	—	—	4,472	—	—	2026.3時点	2,092	—	—	1,059	—	—
R7(2025)年度の合計	9,874	4,308	77.4%	2,538	1,090	75.3%	2026.3時点	2,092	804	62.4%	1,059	519	96.1%
R6(2024)年度の合計	5,566	—	—	1,448	—	—	2025.3時点	1,288	—	—	540	—	—

参考)公共交通計画における「“ぎゅっと”カーよしだ」の数値目標

- 登録者数(令和8年度) 必達:1,900人 希望:2,200人
- 利用回数(令和8年度) 必達:6,800回 希望:8,000回

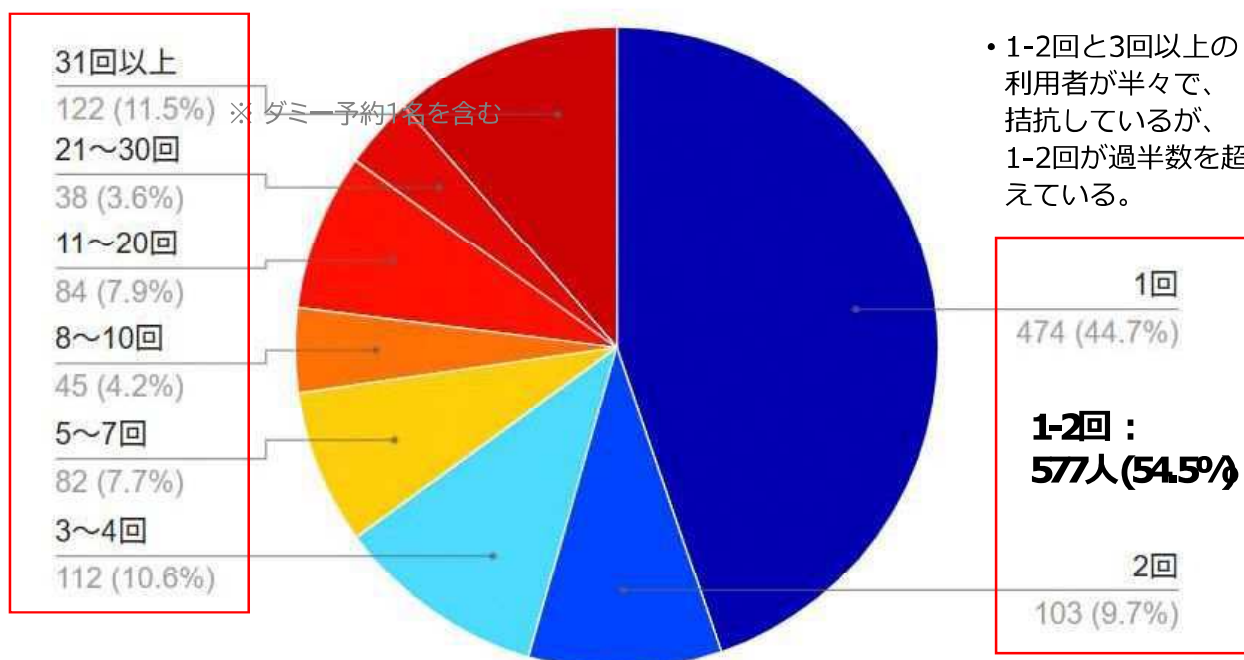
“ぎゅっと”カーよしだ 利用実績

2023年10月-2026年3月



利用者一人当たりの予約件数割合

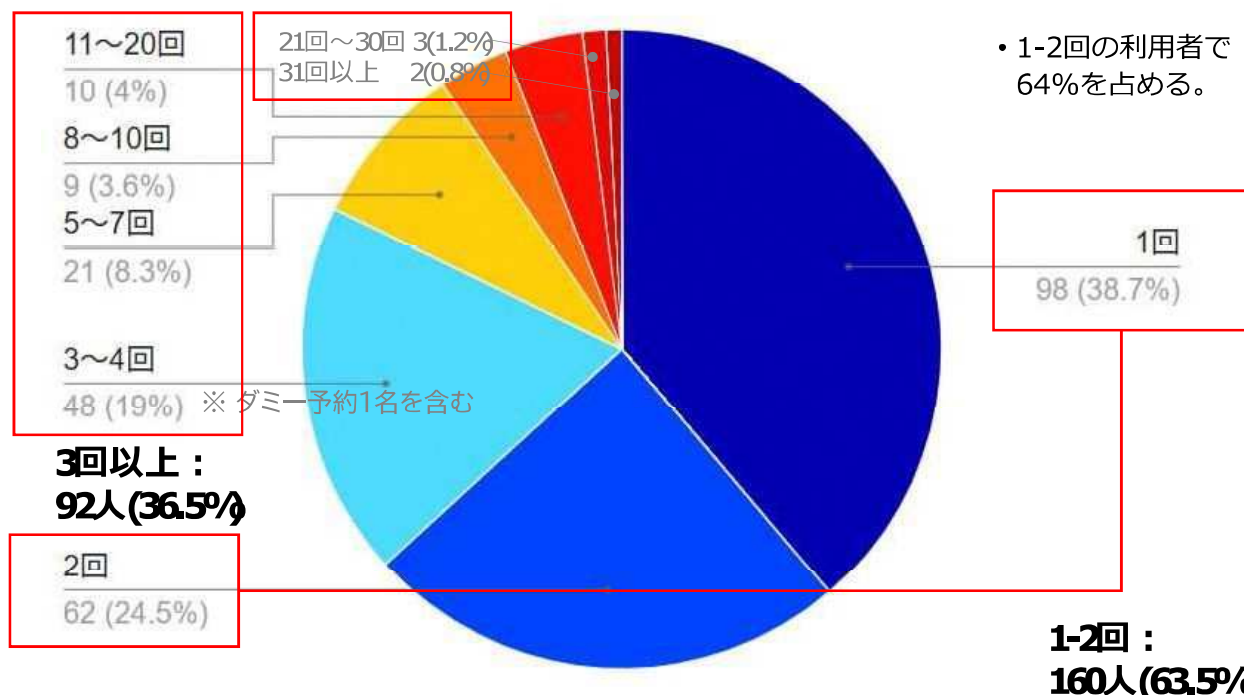
2023年10月-2026年3月



3回以上 :
482人(45.5%) ※ダミー予約は含まず

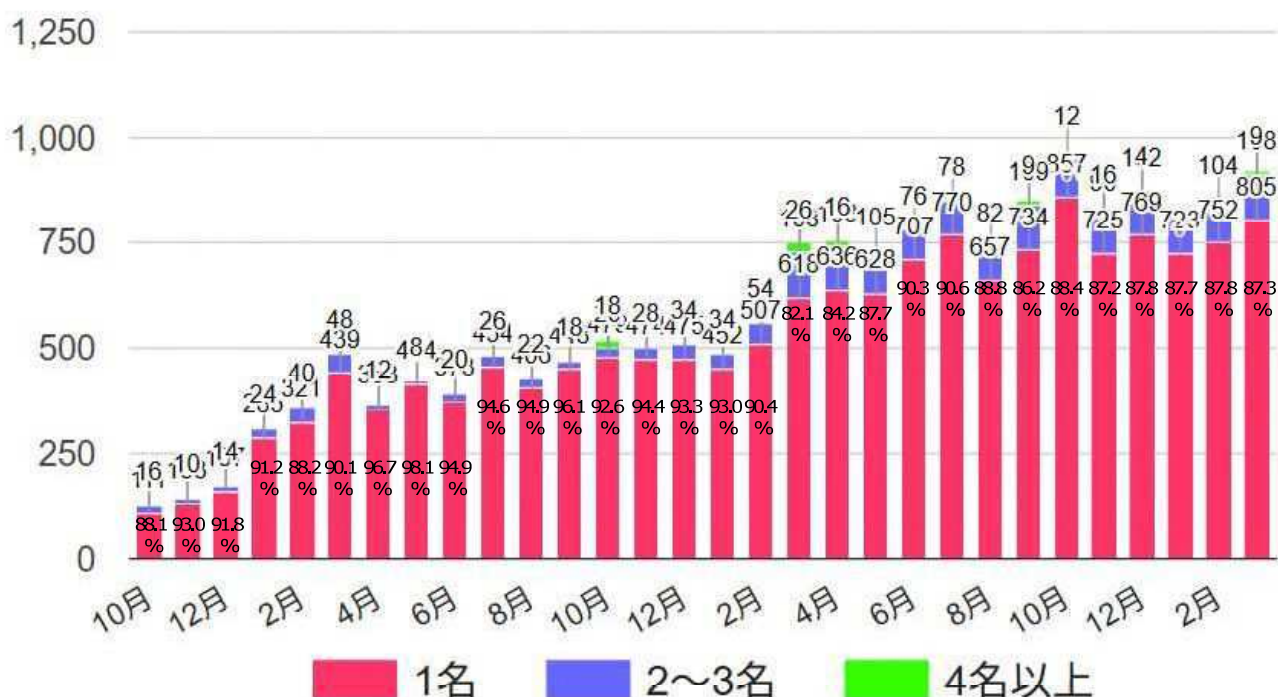
利用者一人当たりの予約件数割合

2026年3月



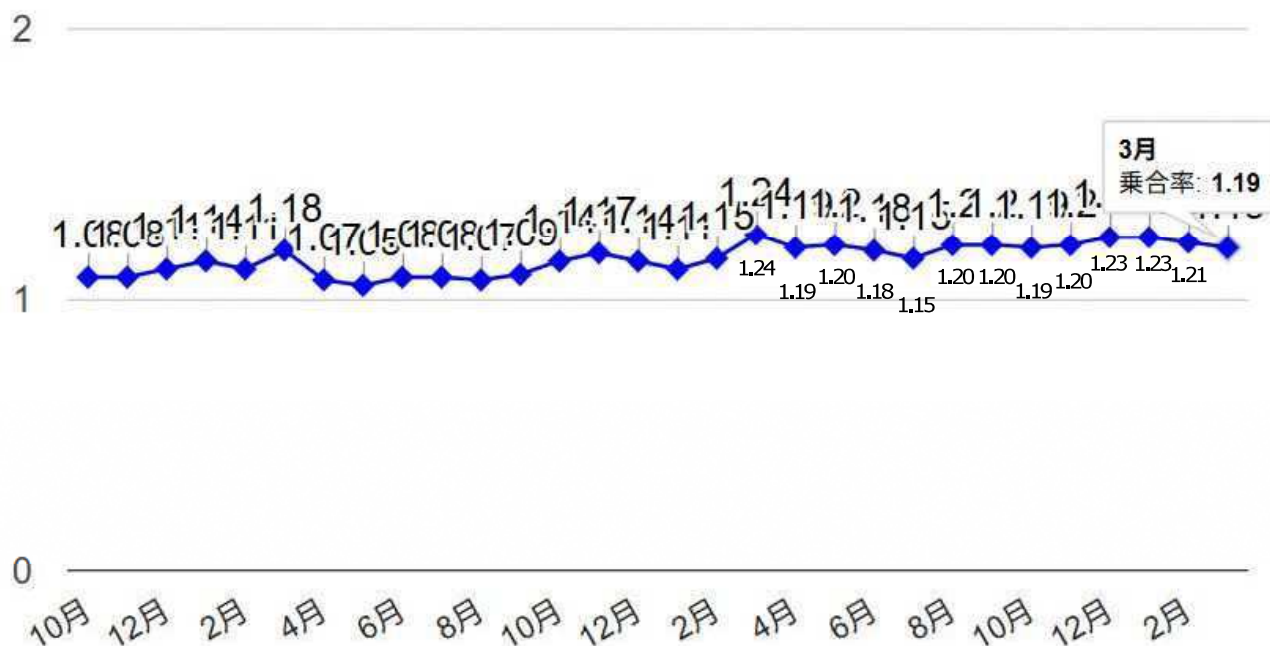
- 2023年10月以降の累計では、1-2回と3回以上が半々で拮抗している。
- 単月でみると、3月は、1-2回利用が64%で多くなっている。依然として“ぎゅっと”カーは俗人化しておらず、広くいろいろな方に利用されており、月に1往復程度の利用が多い。

月別 予約件数 乗車人数別の内訳



・実証実験開始から、概ね9割が1人で乗車している。

月別 乗合率 (人)



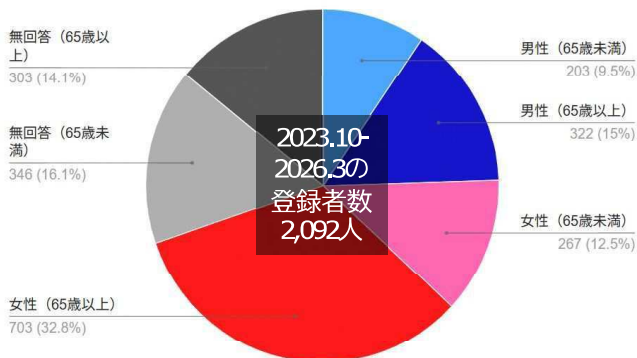
・乗合率は、実証実験開始から1年ほどは、概ね1.1人だったが、2025年3月以降の1年間は1.2人となっている。

“ぎゅっと”カーよしだ 利用実績

2023年10月-2026年3月

2023年10月-2026年3月

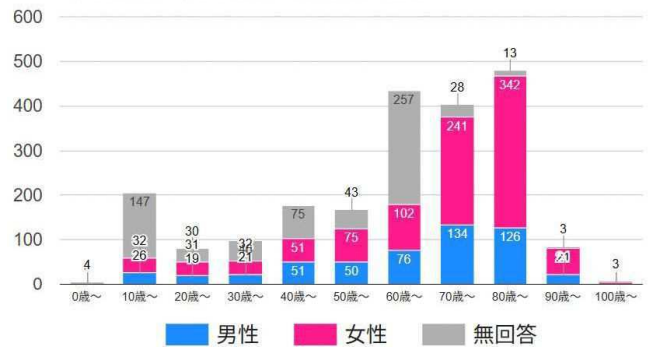
登録者の性別・高齢者割合



- ・65歳以上の登録：1,328人（63.5%）
- ・65歳以上女性の登録：703人（32.8%）
- ・女性の登録：952人（46.4%）
- ・登録者は、高齢者と女性が多い。2023年10月に実証実験が始まってから同じ傾向が続く。

※ 朝のダミー予約を除いた数

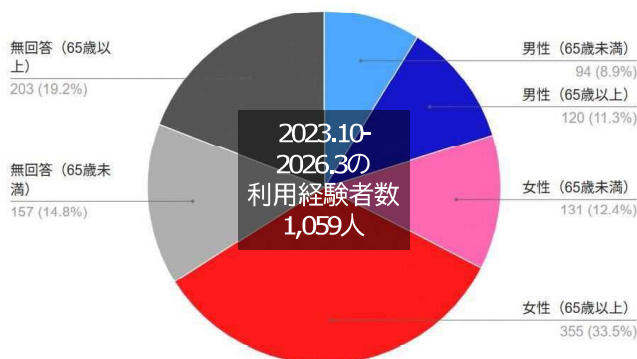
年代別 登録者数（性別内訳）



- ・登録の多い高齢者の内訳をみると、70代と80代の女性が中心となっている。

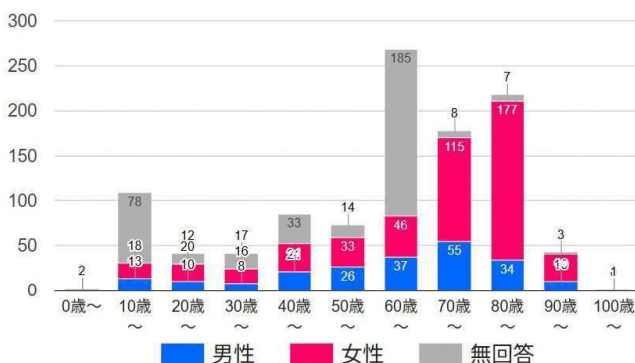
2023年10月-2026年3月

利用者の性別・高齢者割合



- ・65歳以上の利用者：632人（59.7%）
- ・65歳以上女性の利用者：355人（33.5%）
- ・女性の利用者：486人（45.9%）

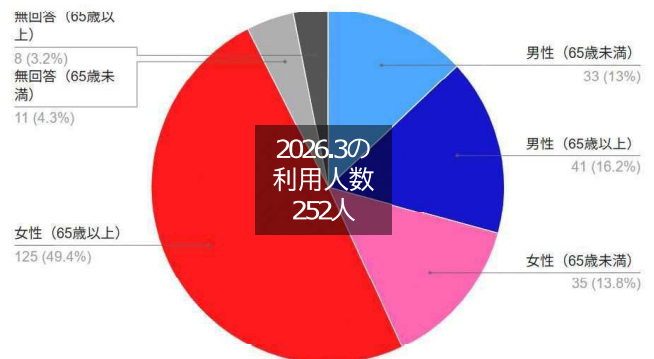
年代別 利用者数（性別内訳）



- ・これまでの累計の利用者は登録者と同様の傾向を示している。

2026年3月

利用者の性別・高齢者割合



- ・65歳以上の利用者：174人（69.0%）
- ・65歳以上女性の利用者：125人（49.4%）
- ・女性の利用者：139人（63.5%）

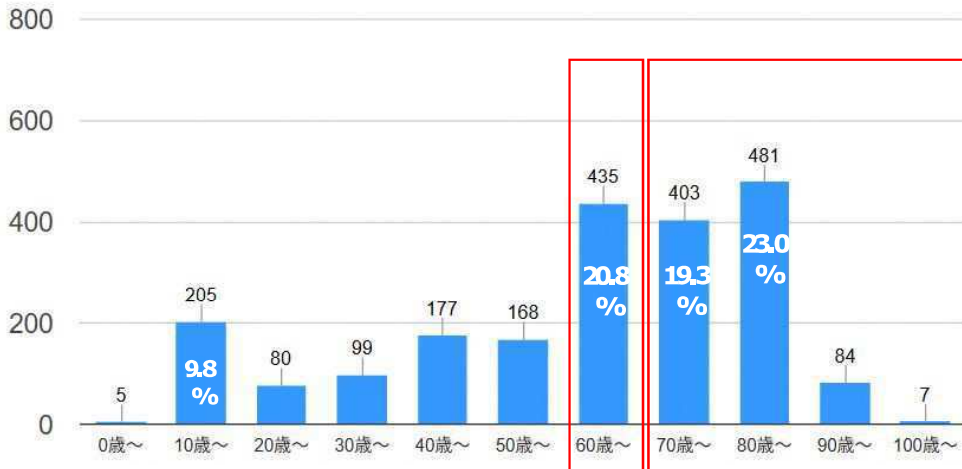
年代別 登録者数（性別内訳）



- ・3月の利用者数とこれまでの累計を比べると、「65歳以上の女性」「女性」で10ポイント以上多い。

年代別 登録者数

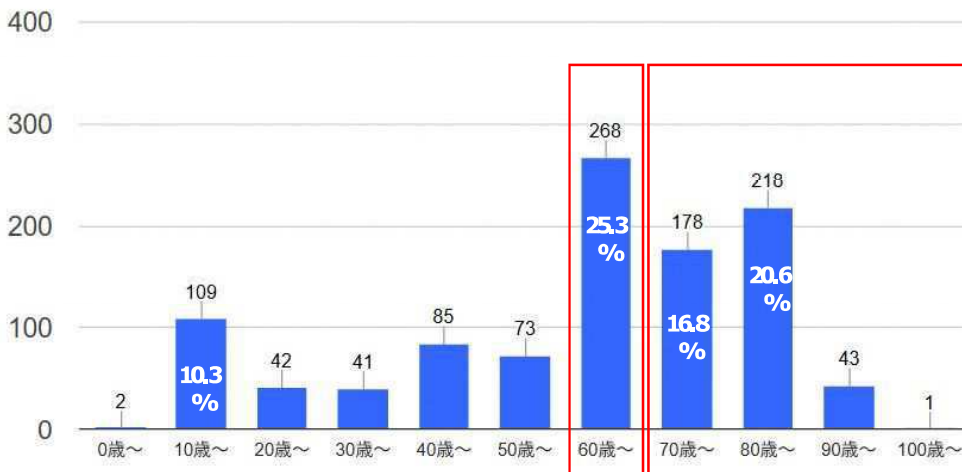
2023年10月-2026年3月



- 70歳以上の登録者数は、975人(47%)で約半分。
- 年代別でみると、最も多いのは80代(23%)、次いで60代と70代が同レベルで続く。
4番目は10代で、全体の1割を占める。

年代別 利用者数

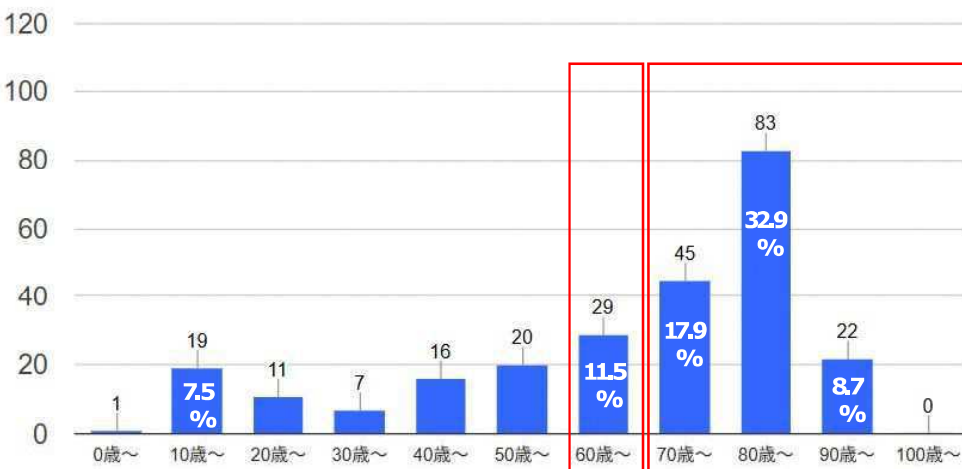
2023年10月-2026年3月



- 70歳以上の利用者数は、440人(42%)で全体の4割。
- 年代別でみると、最も多いのは60代(25%)、次いで80代(21%)、3番目に70代(17%)となっている。
- ここ数か月は60代が80代を抜いて1番多い。
- 4番目に10代(10%)で、全体の1割になる。

年代別 利用者数

2026年3月



3月の状況は、

- 70歳以上の利用者数は、150人(60%)で6割に及ぶ。
- 年代別でみると、80歳代(33%)が最も多く、次いで70代(18%)、60代(12%)が続く

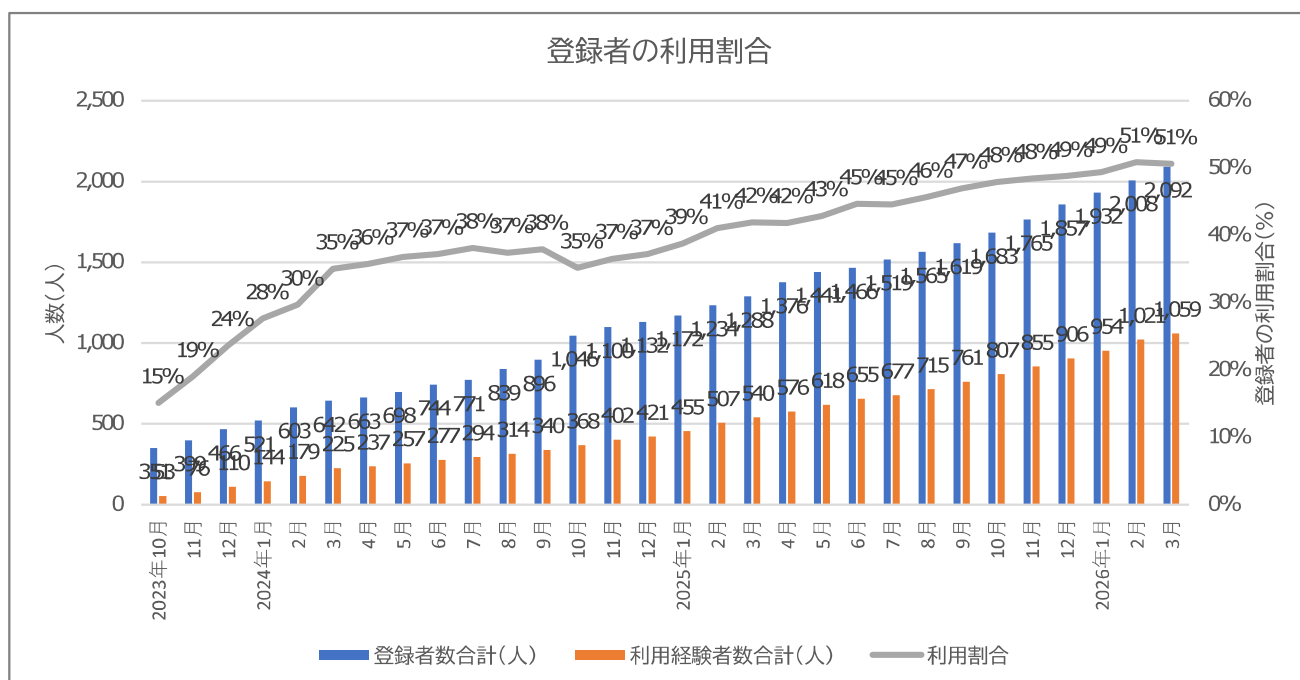
- 2023年10月以降の累計では、登録者・利用者ともに70代以上が4割以上を占める。
- 2023年10月以降の利用者経験者は、60代が最も多い。
- 一方、単月で見ると、3月の利用者は80代が最も多く3割を占め、次いで70代が2割、3番目には60代が続く。

年代別 登録者の利用割合

<凡例> ■ 5ポイント以上 ■ 5ポイント以下

	利用者数（人）		登録者数（人）		登録者の 利用割合
		構成比		構成比	
65歳未満	381	36.0%	777	37.1%	49.0%
65歳以上	678	64.0%	1,315	62.9%	51.6%
75歳以上	372	35.1%	817	39.1%	45.5%
85歳以上	153	14.4%	321	15.3%	47.7%
70歳～79歳	178	16.8%	403	19.3%	44.2%
80歳～89歳	218	20.6%	474	22.7%	46.0%
全体	1,059	—	2,092	—	50.6%

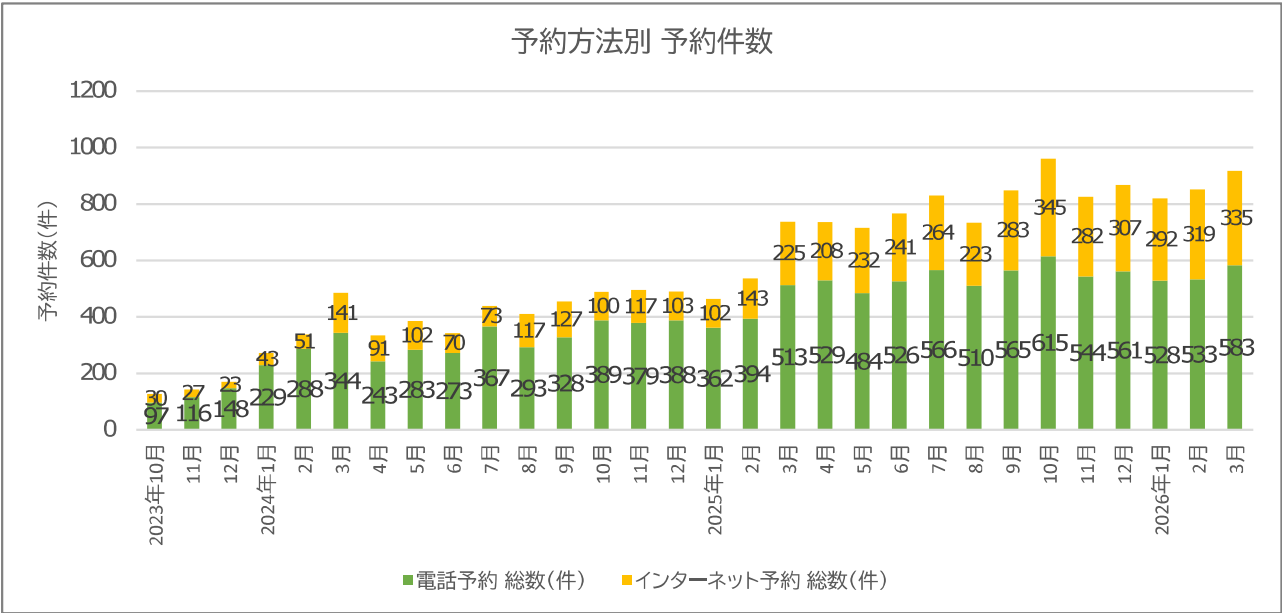
- ・利用者数も登録者数も、65歳以上で6割強を占める。裏を返せば65歳未満が4割弱を占める。
- ・65歳以上を具体的に見てみると、利用者・登録者ともに、70代と80代で4割を占める。
- ・登録者における利用経験者の割合は51%。登録した人の半数は利用経験がある。70代は、利用割合が最も低く、全体を6ポイント下回っている。75歳以上も全体より5ポイント以上低い。



- ・3月の登録者の利用割合は51%で、2025年2月から40%を超え、先月からは50%を超えている。高いレベルを維持している。

予約方法別 予約件数

※「定期」は、朝・夕の「ダミー予約」
※構成比は、ダミー予約を除いた数で算出



年月	電話予約		インターネット予約		予約総数(件)
	総数(件)	構成比	総数(件)	構成比	
3月	583	63.5%	335	36.5%	918
2月	533	62.6%	319	37.4%	852
2026年1月	528	64.4%	292	35.6%	820
12月	561	64.6%	307	35.4%	868
11月	544	65.9%	282	34.1%	826
10月	615	64.1%	345	35.9%	960
9月	565	66.6%	283	33.4%	848
8月	510	69.6%	223	30.4%	733
7月	566	68.2%	264	31.8%	830
6月	526	68.6%	241	31.4%	767
5月	484	67.6%	232	32.4%	716
4月	529	71.8%	208	28.2%	737
3月	513	69.5%	225	30.5%	738
2月	394	73.4%	143	26.6%	537
2025年1月	362	78.0%	102	22.0%	464
12月	388	79.0%	103	21.0%	491
11月	379	76.4%	117	23.6%	496
10月	389	79.6%	100	20.4%	489
9月	328	72.1%	127	27.9%	455
8月	293	71.5%	117	28.5%	410
7月	367	83.4%	73	16.6%	440
6月	273	79.6%	70	20.4%	343
5月	283	73.5%	102	26.5%	385
4月	243	72.8%	91	27.2%	334
3月	344	70.9%	141	29.1%	485
2月	288	85.0%	51	15.0%	339
2024年1月	229	84.2%	43	15.8%	272
12月	148	86.5%	23	13.5%	171
11月	116	81.1%	27	18.9%	143
2023年10月	97	76.4%	30	23.6%	127

・インターネットからの予約は、2025年5月以降3割を超え続け、2026年2月以降は37%になっている。

“ぎゅっと”カーよしだ 利用実績

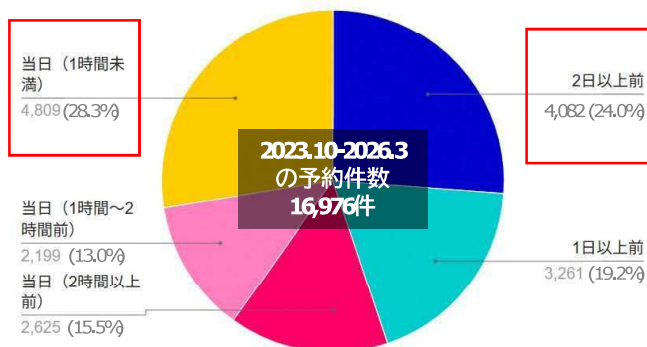
2023年10月-2026年3月

※ 朝のダミー予約を除いた数

※ グラフは、ダミー予約が含まれているため、数字とグラフは一致しない

2023年10月-2026年3月

予約時期割合（全体）

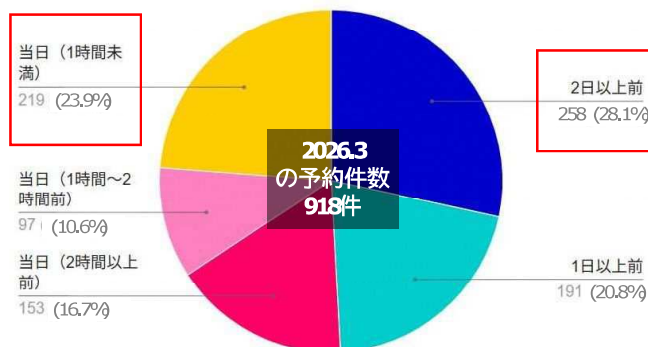


当日の予約
9,633件 (56.7%)

1日以上前の予約
7,343件 (43.3%)

2026年3月

予約時期割合（全体）



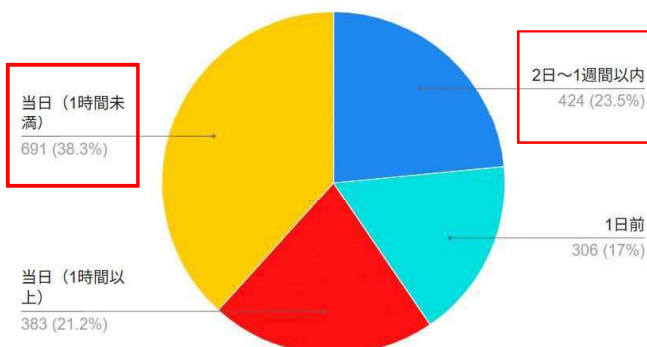
当日の予約
469件 (51.1%)

1日以上前の予約
449件 (48.9%)

- 予約のタイミングは、2023年10月以降の累計では「当日予約」が6割だが、3月単月は5割。しかし、ポイント差は4ポイントと大きくない。
- 詳細を見てみると、「当日の1時間未満」と「2日以上前」が多い。
- 3月単月は、「2日以上前」が最も多く、「当日の1時間未満」を超えた。

2023年10月-2026年3月

予約時期割合（乗車人数が2名以上）

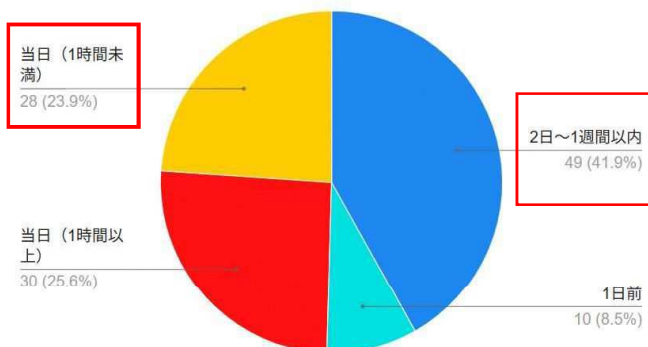


当日の予約
1,074件 (69.5%)

1日以上前の予約
730件 (40.5%)

2026年3月

予約時期割合（乗車人数が2名以上）



当日の予約
58件 (49.6%)

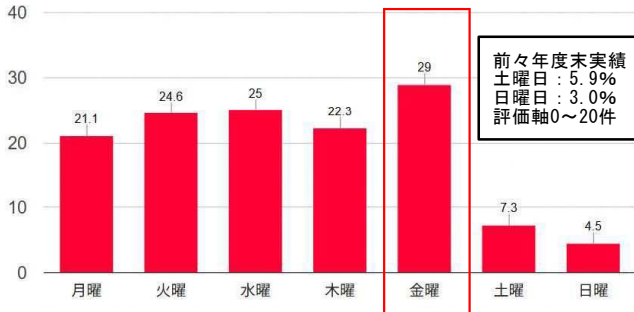
1日以上前の予約
44件 (50.4%)

- 2名以上で乗車する場合の予約のタイミングは、2023年10月以降の累計では「当日予約」が最も多く7割。3月は、「当日予約」と「1日以上前」が5割で拮抗している。
- 詳細を見てみると、2023年10月以降の累計では「当日の1時間未満」が最も多く4割に及ぶが、3月は「2日~1週間以内」が最も多く4割に及ぶ。

※ [] : 朝・夕のダミー予約が含まれている

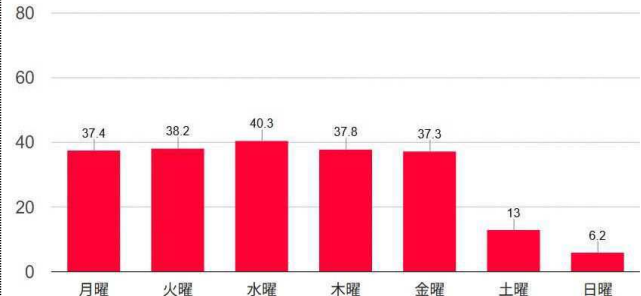
2023年10月-2026年3月

曜日別 平均予約件数



2026年3月

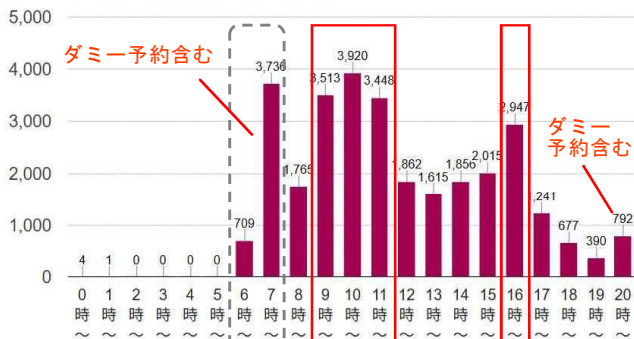
曜日別 平均予約件数



- 平日は、2023年10月以降の累計では「金曜日」が多いが、3月は曜日による差はほとんどない。
- これまでの予約状況を見てみると、予約の多い曜日は月によってばらつきがあり、特定の曜日に集中しているわけではない。
- 平日に比べ、土日の予約は少ない傾向が続いている。

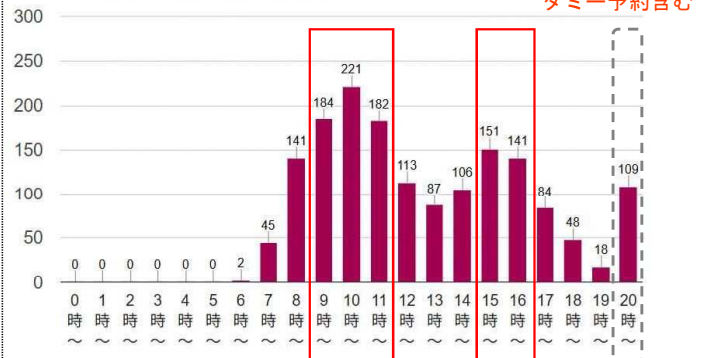
2023年10月-2026年3月

予約時刻別 検索件数



2026年3月

予約時刻別 検索件数



期間内の予約「希望」に対して、その希望に沿って調べた回数を時間帯別に表示しています。

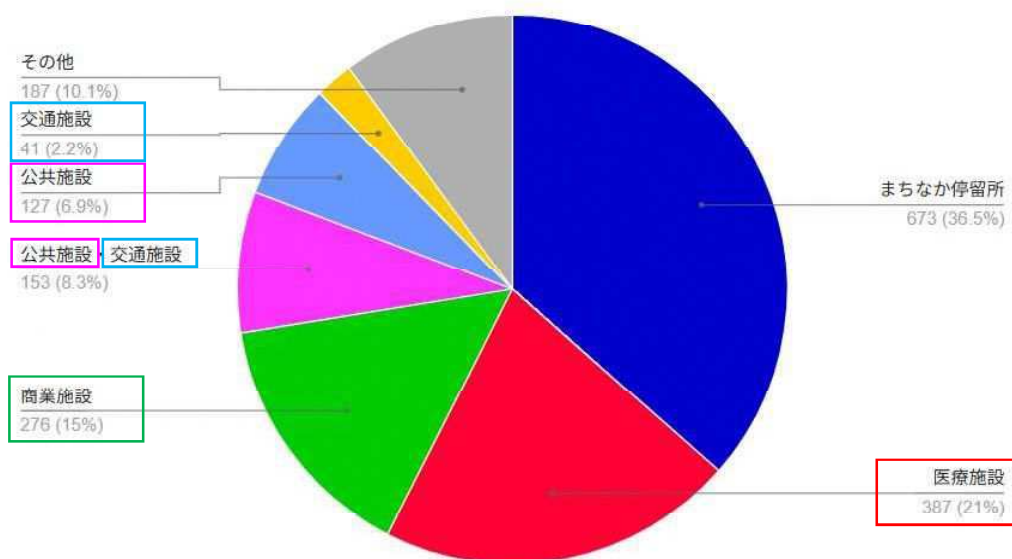
【例】

Aさんの「9時半に出発したい」という希望に沿って検索した場合、「9時～」に1件分が加算されます。

- 検索が多い順に、10時台→9時台→11時台となっており、この時間帯の検索が多いのは2023年10月の実証実験開始以降続いている。
また、午後は16時台は検索が多い傾向が続いている。
- 3月は、午後は15時台が16時台より多く、これまでの傾向と異なっている。また、朝の8時台と16時台が同じで、これもこれまでの傾向と異なっている。

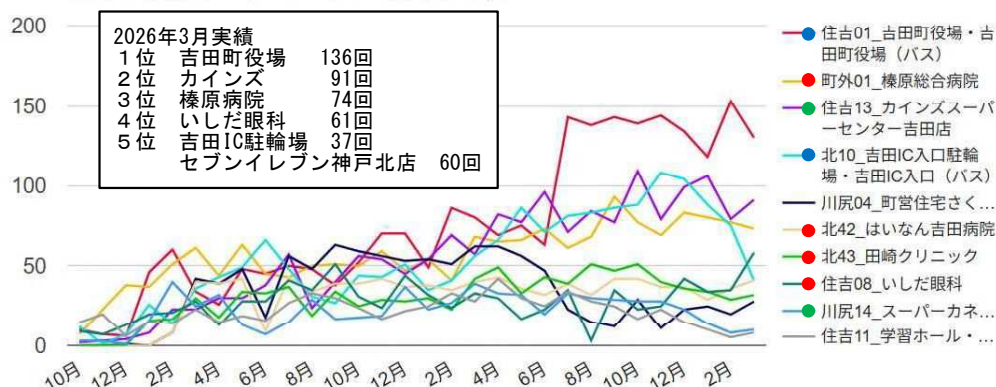
乗降場カテゴリ別 利用回数・割合

2026年3月



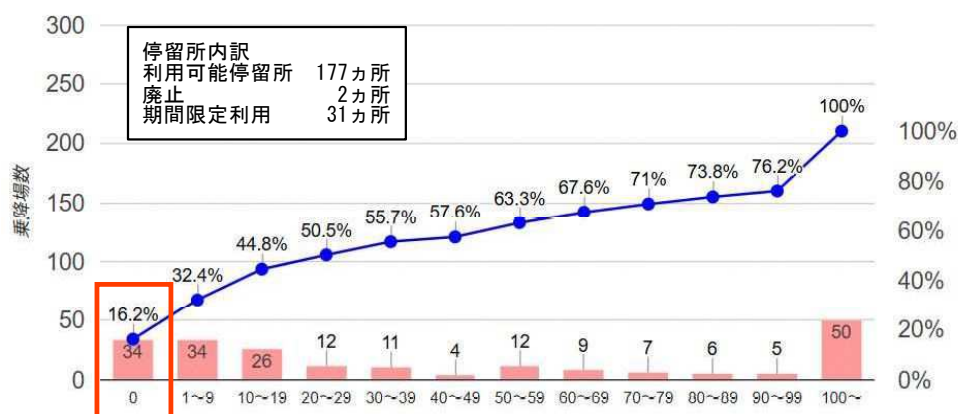
- 主な目的地は、医療施設、商業施設、公共施設、交通施設となっている。
- 実証実験開始時からこの傾向に変化はない。

乗降場別 上位10位 利用回数



- 「住吉01_吉田町役場」は7月以降急激に利用の増加が見られる。これは日常的に通勤に使う利用者が1名いることが影響している。
- バス乗継拠点が2カ所入り、2025年4月以降この傾向が顕著になった。

利用回数別 乗降場数・割合（自宅は除く）



利用されたことがない停留所
常設の停留所では7カ所

乗降場数

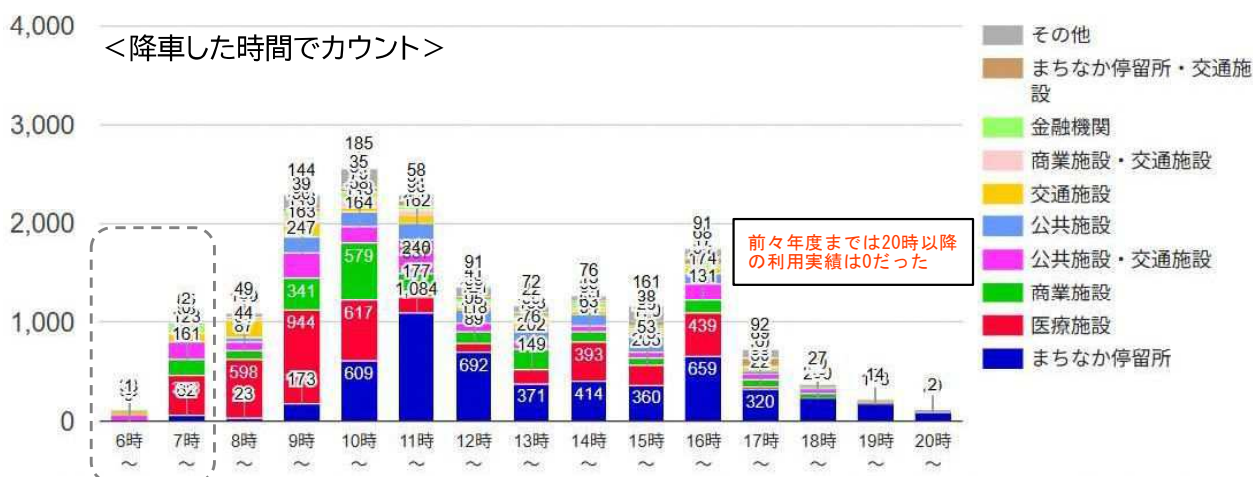
総乗降場数割合

- 医療施設が最多の4カ所。
- 吉田IC入口とバス乗継拠点としても利用されると吉田町役場の2カ所。
- 商業施設が2カ所。
- 停留所の利用状況だが、全停留所の約84%が利用されている。

時間帯別 降車利用回数

2023年10月-2026年3月

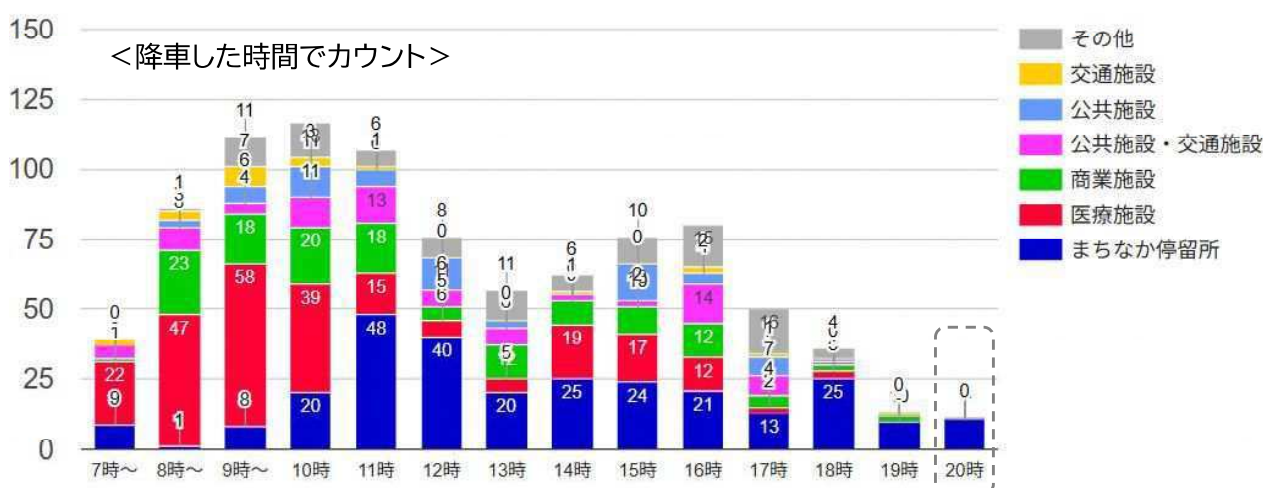
※ [] : ダミー予約を含む



時間帯別 降車利用回数

2026年3月

※ [] : ダミー予約を含む



<乗車した時間で計上>

※1 ダミー予約を除いた利用回数

	6:30~	7時~	8時~	9時~	10時~	11時~	12時~	13時~	14時~	15時~	16時~	17時~	18時~	19時~	20時~	合計
利用回数	0	42	95	107	124	102	76	50	66	76	80	50	36	9	5※ ¹	918
構成比	0.0%	4.6%	10.3%	11.7%	13.5%	11.1%	8.3%	5.4%	7.2%	8.3%	8.7%	5.4%	3.9%	1.0%	0.5%	—

8時~12時まで:46%

12時~17時まで:38%

17時以降:1割

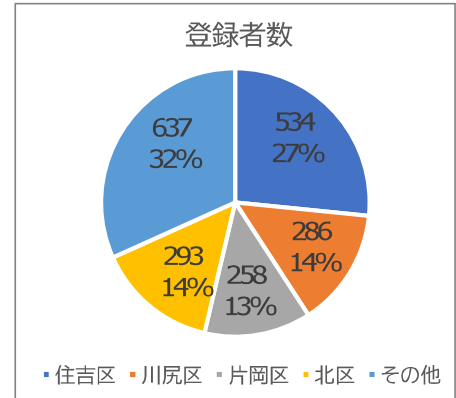
- 2023年10月以降の累計も3月単月も午前中の利用が多い。
午前7時~10時に「医療施設」に行き、11時以降に帰宅している人が多い。午後は14時から「医療施設」に行っている様子が見える。
- 3月は、8時~12時の間に5割弱、12時~17時の間に4割が利用している。
- 3月は、8時台から多くの人々が移動している。9時台、8時台に医療施設へ移動している。
- 2023年10月以降の累計も3月も、17時以降の利用は、全体の1割にとどまっている。

統計地区別合計

2023年10月-2026年3月				
統計地区	登録者数 (人)	利用者数 (人)	利用割合 (%)	利用回数 (回)
1 住吉区	543	241	44%	6,853
2 川尻区	294	142	48%	3,725
3 北区	298	157	53%	2,816
4 片岡区	261	128	49%	2,145
5 町外	3	2	67%	3
6 不明	745	390	52%	1,917

2026年3月				
統計地区	登録者数 (人)	利用者数 (人)	利用割合 (%)	利用回数 (回)
1 住吉区	543	81	15%	313
2 川尻区	294	61	21%	274
3 北区	298	48	16%	173
4 片岡区	261	40	15%	102
5 町外	3	0	0%	0
6 不明	745	23	3%	60

- 地区別の利用者数は、2023年10月以降の累計では、多い順に、住吉区>北区>川尻区>片岡区だが、3月は、住吉区>川尻区>北区>片岡区となっている。
- 実証実験が始まった頃とは異なり、現在は、川尻区の利用が増え、北区の利用が低迷している。
- 登録者の利用割合は、2023年10月以降の累計では、最も高い北区と最も少ない住吉区では9ポイントの差がある。一方、3月は川尻区が突出して高く、他3地区と5ポイントの差がある。直近数ヵ月はこの傾向が続いている。



※会員登録者全体の3割は「その他」

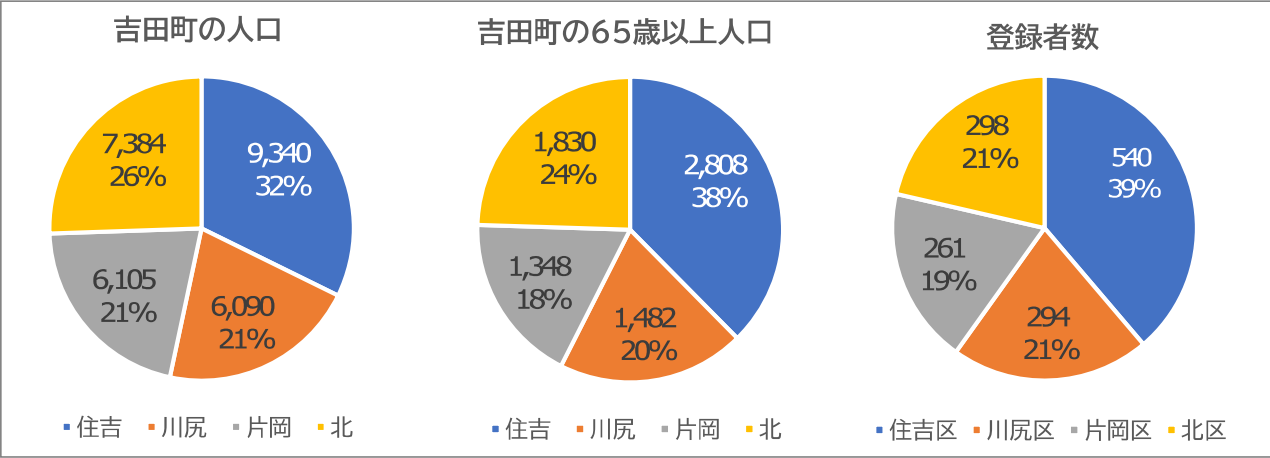
町域別合計

2023年10月-2026年3月						
郵便番号	市区町村	町域	登録者数 (人)	利用者数 (人)	利用割合 (%)	予約件数 (件)
1 〒	不明	不明	628	0	0%	0
2 〒 116-0014	荒川区	東日暮里	1	1	100%	1
3 〒 164-0013	中野区	弥生町	1	1	100%	2
4 〒 251-0027	藤沢市	鶴沼桜が岡	1	1	100%	18
5 〒 253-0061	茅ヶ崎市	南湖	1	0	0%	0
6 〒 254-0042	平塚市	明石町	1	0	0%	0
7 〒 395-0804	飯田市	鼎名古能	1	0	0%	0
8 〒 420-0816	静岡市葵区	沓谷	1	0	0%	0
9 〒 420-0881	静岡市葵区	北安東	1	1	100%	4
10 〒 421-0202	焼津市	下小杉	1	1	100%	4
11 〒 421-0301	榛原郡吉田町	住吉	556	242	44%	5,251
12 〒 421-0302	榛原郡吉田町	川尻	313	152	49%	4,933
13 〒 421-0303	榛原郡吉田町	片岡	272	127	47%	2,606
14 〒 421-0304	榛原郡吉田町	神戸	271	138	51%	2,833
15 〒 421-0305	榛原郡吉田町	大幡	54	26	48%	275
16 〒 421-0401	牧之原市	切山	1	1	100%	1
17 〒 421-0414	牧之原市	勝俣	1	1	100%	2
18 〒 421-0415	牧之原市	道場	2	0	0%	0
19 〒 421-0421	牧之原市	細江	2	2	100%	52
20 〒 421-0422	牧之原市	静波	1	0	0%	0
21 〒 421-0511	牧之原市	片浜	1	1	100%	7
22 〒 421-0522	牧之原市	相良	1	1	100%	7
23 〒 422-8037	静岡市駿河区	下島	1	0	0%	0
24 〒 422-8053	静岡市駿河区	西中原	1	1	100%	3
25 〒 424-0065	静岡市清水区	長崎	1	0	0%	0
26 〒 425-0052	焼津市	田尻	1	1	100%	3
27 〒 425-0086	焼津市	小土	1	0	0%	0
28 〒 426-0041	藤枝市	高柳	2	1	50%	4
29 〒 426-0078	藤枝市	南駿河台	1	1	100%	9
30 〒 427-0045	島田市	向島町	1	1	100%	3
31 〒 432-8061	浜松市中央区	入野町	1	0	0%	0
32 〒 437-1514	菊川市	下平川	1	0	0%	0
33 〒 437-1604	御前崎市	佐倉	1	0	0%	0
34 〒 439-0006	菊川市	堀之内	1	1	100%	1
35 〒 439-0031	菊川市	加茂	1	1	100%	2

2026年3月						
郵便番号	市区町村	町域	登録者数 (人)	利用者数 (人)	利用割合 (%)	予約件数 (件)
1 〒	不明	不明	628	0	0%	0
2 〒 116-0014	荒川区	東日暮里	1	0	0%	0
3 〒 164-0013	中野区	弥生町	1	0	0%	0
4 〒 251-0027	藤沢市	鶴沼桜が岡	1	0	0%	0
5 〒 253-0061	茅ヶ崎市	南湖	1	0	0%	0
6 〒 254-0042	平塚市	明石町	1	0	0%	0
7 〒 395-0804	飯田市	鼎名古能	1	0	0%	0
8 〒 420-0816	静岡市葵区	沓谷	1	0	0%	0
9 〒 420-0881	静岡市葵区	北安東	1	1	100%	1
10 〒 421-0202	焼津市	下小杉	1	1	100%	1
11 〒 421-0301	榛原郡吉田町	住吉	556	75	13%	244
12 〒 421-0302	榛原郡吉田町	川尻	313	63	20%	330
13 〒 421-0303	榛原郡吉田町	片岡	272	39	14%	107
14 〒 421-0304	榛原郡吉田町	神戸	271	45	17%	171
15 〒 421-0305	榛原郡吉田町	大幡	54	6	11%	14
16 〒 421-0401	牧之原市	切山	1	0	0%	0
17 〒 421-0414	牧之原市	勝俣	1	0	0%	0
18 〒 421-0415	牧之原市	道場	2	0	0%	0
19 〒 421-0421	牧之原市	細江	2	1	50%	2
20 〒 421-0422	牧之原市	静波	1	0	0%	0
21 〒 421-0511	牧之原市	片浜	1	1	100%	1
22 〒 421-0522	牧之原市	相良	1	1	100%	3
23 〒 422-8037	静岡市駿河区	下島	1	0	0%	0
24 〒 422-8053	静岡市駿河区	西中原	1	0	0%	0
25 〒 424-0065	静岡市清水区	長崎	1	0	0%	0
26 〒 425-0052	焼津市	田尻	1	0	0%	0
27 〒 425-0086	焼津市	小土	1	0	0%	0
28 〒 426-0041	藤枝市	高柳	2	0	0%	0
29 〒 426-0078	藤枝市	南駿河台	1	1	100%	2
30 〒 427-0045	島田市	向島町	1	0	0%	0
31 〒 432-8061	浜松市中央区	入野町	1	0	0%	0
32 〒 437-1514	菊川市	下平川	1	0	0%	0
33 〒 437-1604	御前崎市	佐倉	1	0	0%	0
34 〒 439-0006	菊川市	堀之内	1	0	0%	0
35 〒 439-0031	菊川市	加茂	1	0	0%	0

- 登録者の利用割合は、2023年10月以降の累計では、最も高いのは「神戸」で、最も少ない「住吉」では6ポイントの差がある。一方、3月は最も高いのは「川尻」で、最も少ない「大幡」とは9ポイントの差がある。地区別の利用状況は、導入から時間と共に変化している。

地区別 人口構成比と登録者構成比



・吉田町の地区別の65歳以上人口と会員登録者数の構成比は、概ね同じ傾向を示している。

人口に対する登録者数の割合

(1) KPI：65歳以上人口、75歳以上人口に対する登録総数の割合

地区名	会員登録数 (2026.3)	総数		65歳以上		75歳以上		85歳以上	
		人口 (人)	登録者総 数の割合	人口 (人)	登録者総 数の割合	人口 (人)	登録者総 数の割合	人口 (人)	登録者総 数の割合
登録者総数	2,029	28,919	7.0%	7,468	27.2%	3,643	55.7%	1,206	168.2%

・3月の会員登録者総数は、総人口の7%、65歳以上人口の27%、75歳以上の56%に相当する。

(2) 地区別の実態：地区別年代別の人口・登録者数・登録比率 <凡例> ■5ポイント以上 ■5ポイント以下

地区名	総数			65歳以上			75歳以上			85歳以上		
	会員登録数	人口	会員登録数の割合	会員登録数	人口	会員登録数の割合	会員登録数	人口	会員登録数の割合	会員登録数	人口	会員登録数の割合
	(人)	(人)		(人)	(人)		(人)	(人)		(人)	(人)	
住吉	540	9,340	5.8%	392	2,808	14.1%	303	1,368	22.6%	125	434	28.8%
川尻	294	6,090	4.8%	179	1,482	12.3%	144	741	19.8%	67	266	25.9%
片岡	261	6,105	4.3%	176	1,348	13.2%	125	631	20.1%	54	207	26.6%
北	298	7,384	4.0%	201	1,830	11.3%	155	903	17.5%	53	299	18.1%
その他	699	—	—	348	—	—	76	—	—	18	—	—
吉田町 4地区 計	1,393	28,919	4.8%	948	7,468	12.9%	727	3,643	20.3%	299	1,206	25.1%
登録者 総数	2,092	28,919	7.2%	1,315	7,468	17.6%	817	3,643	22.4%	321	1,206	26.6%

- ・年代別人口とその年代の会員登録数の状況をみると、65歳以上人口・75歳以上人口の2割、85歳以上人口の3割が会員登録している。
- ・地区別で人口に対する会員登録の割合をみると、すべての年代で住吉区が最も高い。一方、北区は、65歳以上、85歳以上で全体に比べて5ポイント以上低い。川尻区も65歳以上は全体に比べて5ポイント以上低い。

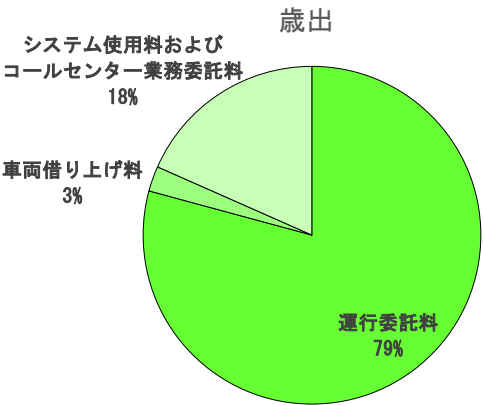
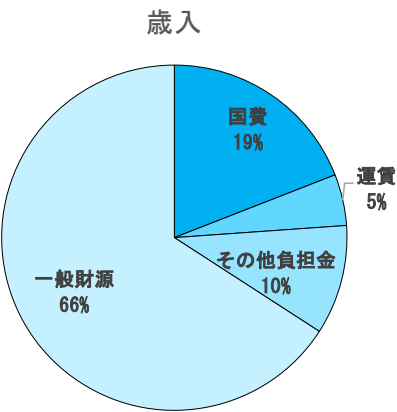
人口統計の引用：令和2年国勢調査

令和7年度
“ぎゅっと”カーよしだ
収支報告書

令和7年度“ぎゅっと”カーよしだ収支報告書

(単位：円)

歳入			歳出		
項目	金額	割合	項目	金額	割合
国費	9,580,444	19.1%	運行委託料	39,791,091	79.2%
運賃	2,412,700	4.8%	うち人件費	37,092,000	73.9%
その他負担金	5,144,000	10.2%	うち燃料費	2,347,045	4.7%
一般財源	33,085,120	65.9%	うち車両経費	190,786	0.4%
			うち車両保険料	161,260	0.3%
			車両借り上げ料	1,205,600	2.4%
			システム使用料および コールセンター業務委託料	9,225,573	18.4%
合計	50,222,264	100.0%	合計	50,222,264	100.0%



「“ぎゅっと”カーよしだ」
実証実験に関するアンケート
調査結果（まとめ）

調査日：2026年1月

もくじ

調査概要	2
I. “ぎゅっと”カーよしだの利用状況	3
1. 利用の有無	4
2. 利用回数	5
3. 利用理由	6
4. バスとの乗り継ぎ有無・乗り継ぎ利用回数	7
5. 乗り継ぎでの利用時間帯・利用シーン	8
II. “ぎゅっと”カーよしだ 利用者評価	9
1. 利用前後の便利さ・外出時のストレス変化	10
2. 利用前後の外出頻度・外出意向の変化	11
3. 利用前後の吉田町の住みやすさの変化	12
III. “ぎゅっと”カーよしだ 今後の利用意向	13
1. 今後の利用意向	14
2. 利用意向理由	15
3. 外出目的	16
4. 改善点	17

調査概要

1. 利用目的

- ・ 実証実験【2023.10.2（月）～2026.1.7（水）】の「“ぎゅっと”カーよしだ」登録者の利用状況と利用/非利用理由、及び満足・不満足点、今後の利用意向や改善要望を確認し、実証実験の効果検証を行う。
- ・ 「“ぎゅっと”カーよしだ」の必要性を確認し、導入への意向を明らかにする。

2. 調査方法

- ・ 郵送調査とインターネット調査を併用する
- ・ 配布方法 郵送（会員登録者へ吉田町から郵送）
- ・ 回収方法 郵送の場合は、返信用封筒を用いた郵送
- ・ 回答方法 自記式アンケート

3. 調査日時

- ・ 2026年1月8日(木)～ 1月25日(日)

4. 調査対象者

- ・ 「“ぎゅっと”カーよしだ」に会員登録された方

※ 実証実験期間中のデマンド交通の利用有無は不問。登録者全員を対象にアンケートを実施。

5. 配布数／回収数

配布数：1,374S 有効回収数：726S 回収率：52.8%

回答者の属性

- ・ 回答者は、女性が3分の2を占める。
- ・ 85歳以上が20%と最も多く、次いで、80代前半・70代後半の18%が続く。
80代以上が38%、70代が29%で、70歳以上で67%と全体の3分の2を占める。
- ・ 自家用車の保有状況は、「ある」が60%。「以前はあった」が18%。80代以上の保有は23～53%と減少しており、自家用車を手放した年齢をみると「80代前半」が26%で最も高い。
- ・ 自家用車の代理運転者が「2人以上いる」は18%、「1人はいる」は52%で、合わせて代理運転者がいる（Top2）人は71%。
- ・ 普段利用の交通機関は「自家用車」が71%で突出して高い。「“ぎゅっと”カー」は24%で「高速バス」「路線バス」と同程度利用されている。
- ・ 自家用車から切り替えた公共交通機関は、「“ぎゅっと”カー」が55%でトップ。次いで「路線バス」「高速バス」が37～39%で続く。
切り替え理由は、「駐車場の心配がいらぬ」「家族が送迎する負担を減らせる」が3割台で上位。次いで「飲酒の予定があった」「運転の負担・ストレスを減らせる」が2割台で続く。

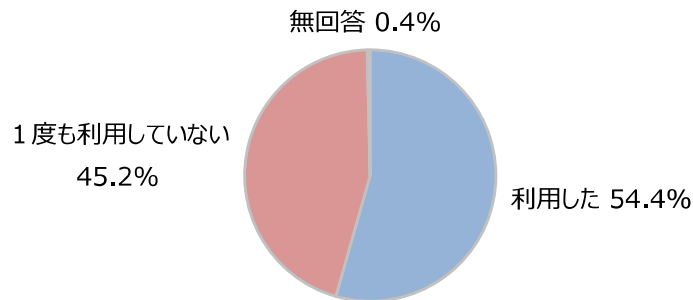
I．“ぎゅっと”カーよしだの利用状況

1. 利用の有無

- **利用経験者は54%で前回から9pt上昇。**
- 『自家用車なし/送迎者なし』の人では、利用率が87%にも達しており、自家用車という交通手段を持たない人は、ほぼ全員が利用している状況。
また『自家用車なし/送迎者あり』でも昨年53%→今年65%。
『自家用車あり』でも、昨年35%→今年45%と、利用率が向上しておりニーズが高い様子が見える。
- 吉田町内移動について『やや不便』『とても不便』と回答した人の利用経験は6割を超えており、利用していない人の方が少ない。
- 年代別でみると、利用率が高いのは標本数が少ない『学生』を除くと『20～40代』で65%、次いで『60代』『85歳以上』が57～58%で続く。

[Q1]あなたは、実証実験期間(令和5年10月～令和8年1月)に、“ぎゅっと”カーを利用しましたか。

(n=726)



Q1 あなたは、実証実験期間(令和5年10月～令和8年1月)に、“ぎゅっと”カーを利用しましたか。		全体	利用した	1度も利用していない	無回答
全体		(726)	54.4	45.2	0.4
年代別	学生	(11)	72.7	27.3	0.0
	20～40代	(63)	65.1	34.9	0.0
	50代	(58)	55.2	44.8	0.0
	60代	(96)	58.3	41.7	0.0
	70～74歳	(85)	51.8	48.2	0.0
	75～79歳	(128)	46.9	53.1	0.0
	80～84歳	(132)	51.5	47.0	1.5
	85歳以上	(142)	57.0	42.3	0.7
自家用車保有×送迎依頼者有無別	自家用車あり	(437)	45.1	54.7	0.2
	自家用車なし/送迎者あり	(172)	64.5	35.5	0.0
	車以前あり	(91)	64.8	35.2	0.0
	車以前からなし	(81)	64.2	35.8	0.0
	自家用車なし/送迎者なし	(74)	86.5	13.5	0.0
吉田町内移動不便別	不便は感じていない	(337)	46.0	54.0	0.0
	どちらともいえない	(94)	53.2	46.8	0.0
	やや不便を感じている	(144)	71.5	28.5	0.0
	とても不便を感じている	(86)	66.3	33.7	0.0
自家用車から公共交通機関への切り替え別	普段の自家用車利用なし	(103)	85.4	13.6	1.0
	1年以内の切り替えなし	(267)	28.1	71.9	0.0
	1年以内の切り替えあり	(257)	71.6	28.0	0.4
前回全体		(547)	45.7	53.6	0.7

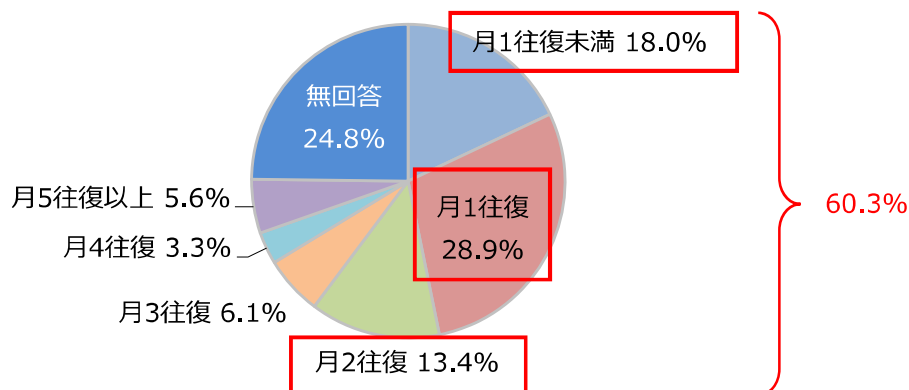
2. 利用回数

- ・ 月平均の利用回数は、「1往復」の割合が多く、「2往復以下」の利用者が半数以上。
- ・ 利用経験率が高い『20～40代』は、月平均「1往復未満」が多く、4割を占める。また「1往復」も3割と高く、利用頻度は低い様子。
一方『70～74歳』では、月平均「5往復以上」が1割と他の年代より高く、ヘビーユーザーが多い。
- ・ “ぎゅっと”カーからバスへの乗り継ぎで『4回以上』の経験がある人は、月平均「5往復以上」で2割と他層より目立って高く、“ぎゅっと”カーの利用頻度が高い。

[Q25]あなたは、“ぎゅっと”カーを利用し始めてから、月平均で何往復ぐらい利用していますか。

利用し始めてから 月平均 () 往復

(n=395)



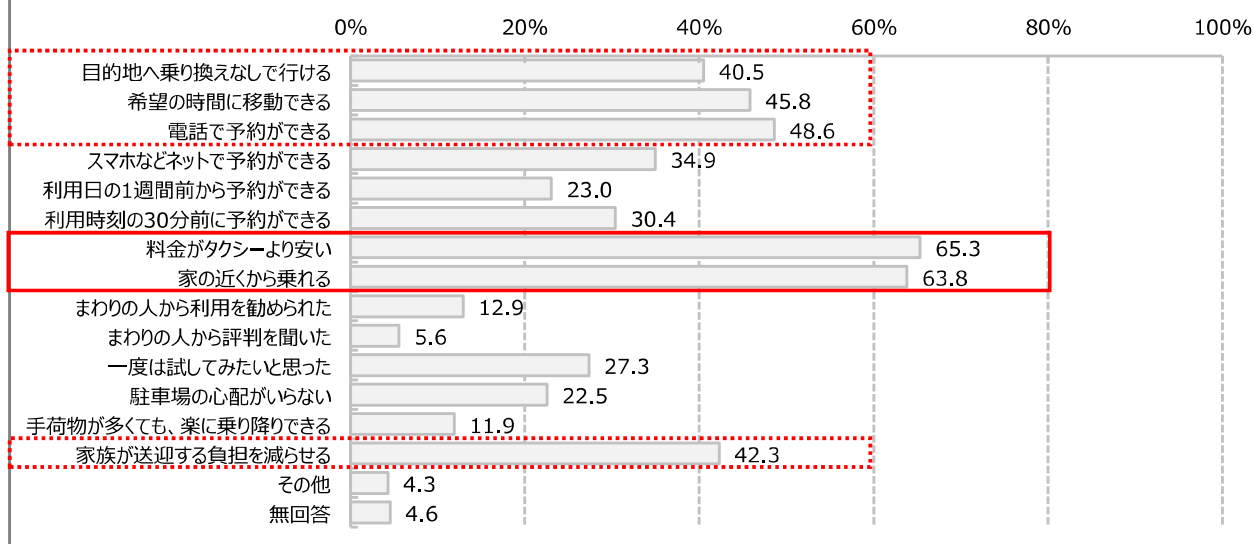
Q25 あなたは、“ぎゅっと”カーを利用し始めてから、月平均で何往復ぐらい利用していますか。利用し始めてから 月平均 () 往復		全体	月1往復未満	月1往復	月2往復	月3往復	月4往復	月5往復以上	無回答
全体		(395)	18.0	28.9	13.4	6.1	3.3	5.6	24.8
年代別	学生	(8)	0.0	25.0	12.5	12.5	12.5	12.5	25.0
	20～40代	(41)	39.0	29.3	9.8	4.9	4.9	4.9	7.3
	50代	(32)	25.0	34.4	9.4	6.3	3.1	6.3	15.6
	60代	(56)	23.2	39.3	8.9	3.6	1.8	7.1	16.1
	70～74歳	(44)	20.5	36.4	2.3	4.5	2.3	11.4	22.7
	75～79歳	(60)	18.3	33.3	6.7	6.7	1.7	3.3	30.0
	80～84歳	(68)	8.8	25.0	10.3	8.8	2.9	2.9	41.2
	85歳以上	(81)	9.9	16.0	33.3	6.2	4.9	4.9	24.7
“ぎゅっと”カー_路線・高速バス乗り継ぎ利用別	乗り継いだことがある	(144)	22.2	32.6	11.1	5.6	4.2	8.3	16.0
	～3回	(81)	29.6	33.3	7.4	4.9	3.7	1.2	19.8
	4回以上	(52)	11.5	38.5	11.5	7.7	5.8	21.2	3.8
	乗り継いだことは、1度もない	(215)	17.2	29.3	16.3	7.0	2.3	4.2	23.7

3. 利用理由

- ・ 利用理由は、「タクシーより安い」「家の近くから乗れる」が64～65%と高い。以下「電話で予約ができる」「希望の時間に移動できる」「家族が送迎する負担を減らせる」「目的地へ乗り換えなしで行ける」が4割台で続く。
- ・ 『75歳以上』では、「電話で予約」が高く、特に『80代以上』で理由のトップになっている。一方『20～60代』では、「電話予約」が低く、「スマホなどネットで予約」が高い。
- ・ “ぎゅっと”カー満足度別の『満足』では、「タクシーより安い」「家の近くから乗れる」「希望の時間に移動できる」「スマホなどネットで予約」の評価が高く上位に並んでいる。一方『どちらとも～不満』では、これらは軒並み低スコアに留まっており、「一度試してみたい」が高い。なお今後『おそらく利用する』人でも、同様の傾向がみられる。

[Q27]あなたが、“ぎゅっと”カーを利用した理由を、すべてお選びください。

(n=395)



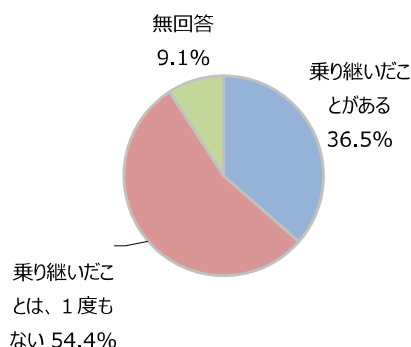
Q27 あなたが、“ぎゅっと”カーを利用した理由を、すべてお選びください。		全体	目的地へ乗り換えなしで行ける	希望の時間に移動できる	電話で予約ができる	スマホなどネットで予約ができる	利用日の1週間前から予約ができる	利用時刻の30分前に予約ができる	料金がタクシーより安い	家の近くから乗れる	まわりの人から利用を勧められた	まわりの人から評判を聞いた	一度は試してみたいと思った	駐車場の心配がいらぬ	手荷物が多くても、楽に乗り降りできる	家族が送迎する負担を減らせる	その他	無回答
全体		(395)	40.5	45.8	48.6	34.9	23.0	30.4	65.3	63.8	12.9	5.6	27.3	22.5	11.9	42.3	4.3	4.6
年代別	学生	(8)	25.0	87.5	25.0	75.0	12.5	12.5	37.5	87.5	25.0	12.5	25.0	25.0	0.0	87.5	12.5	0.0
	20～40代	(41)	34.1	43.9	12.2	56.1	12.2	29.3	56.1	65.9	12.2	7.3	36.6	22.0	7.3	43.9	4.9	0.0
	50代	(32)	43.8	56.3	12.5	78.1	15.6	25.0	75.0	62.5	15.6	0.0	21.9	21.9	9.4	34.4	3.1	0.0
	60代	(56)	21.4	53.6	25.0	58.9	17.9	25.0	69.6	71.4	12.5	3.6	25.0	30.4	5.4	26.8	7.1	1.8
	70～74歳	(44)	34.1	40.9	38.6	36.4	25.0	18.2	56.8	52.3	22.7	6.8	36.4	29.5	9.1	45.5	6.8	2.3
	75～79歳	(60)	36.7	46.7	56.7	23.3	33.3	36.7	60.0	68.3	11.7	3.3	28.3	33.3	20.0	33.3	5.0	5.0
	80～84歳	(68)	57.4	38.2	69.1	11.8	26.5	38.2	66.2	63.2	5.9	2.9	30.9	14.7	13.2	50.0	2.9	7.4
	85歳以上	(81)	51.9	42.0	82.7	13.6	25.9	34.6	75.3	60.5	13.6	11.1	18.5	13.6	16.0	49.4	1.2	6.2
“ぎゅっと”カー利用別	月1往復未満	(71)	29.6	29.6	22.5	42.3	19.7	18.3	60.6	60.6	11.3	4.2	43.7	25.4	4.2	39.4	7.0	0.0
	月1往復	(114)	41.2	57.0	46.5	46.5	25.4	39.5	67.5	76.3	14.0	7.0	27.2	26.3	12.3	46.5	1.8	0.0
	月2往復	(53)	41.5	43.4	67.9	24.5	26.4	28.3	81.1	64.2	9.4	1.9	17.0	9.4	9.4	50.9	1.9	0.0
	月3往復以上	(59)	57.6	64.4	67.8	49.2	33.9	50.8	83.1	74.6	20.3	8.5	16.9	22.0	28.8	45.8	3.4	0.0
“ぎゅっと”カー満足度別	満足	(155)	46.5	55.5	52.3	45.8	29.7	36.8	71.0	72.9	14.2	8.4	20.6	23.2	14.8	41.9	5.8	0.6
	やや満足	(143)	39.9	52.4	51.0	37.1	23.8	32.9	73.4	69.9	15.4	5.6	25.9	23.8	11.9	51.0	2.1	2.8
	どちらとも～不満	(62)	35.5	19.4	38.7	19.4	11.3	14.5	46.8	40.3	9.7	1.6	45.2	16.1	4.8	33.9	4.8	4.8

4. バスとの乗り継ぎ有無・乗り継ぎ利用回数

- 『20～50代』では6割前後が乗り継ぎ利用経験あり。
一方、『70代以上』では2～3割と低く、乗り継ぎ利用した人は少ない。
- 地区別では、『川尻区』で乗り継ぎ利用経験者が48%と他の地区より高い一方、『北区』では24%と低い。
- 前回と比べると、乗り継ぎ経験者が5pt上昇。「1回利用しただけ」が微減し、「2～3回」がやや増加している。

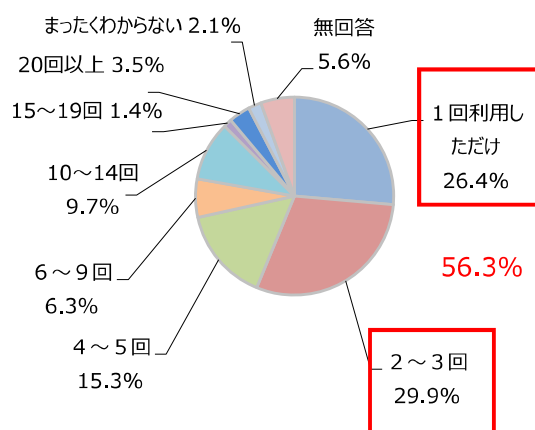
[Q30]あなたは、“ぎゅっと”カーと、路線バス・高速バスを、乗り継いだことがありますか。

(n=395)



[Q31]路線バス・高速バスへの乗り継ぎで、“ぎゅっと”カーを利用した回数をお選びください。

(n=144)



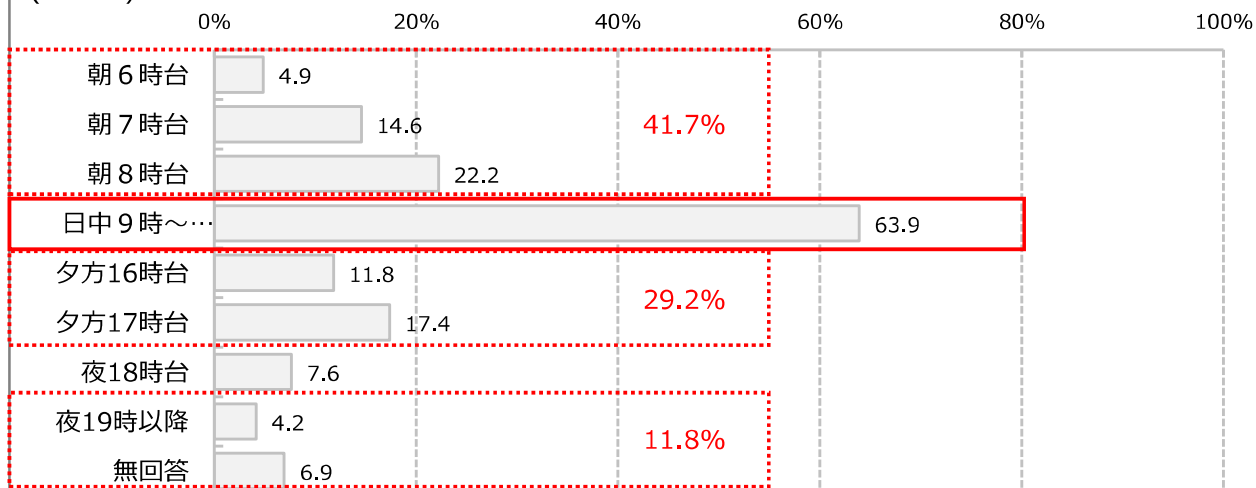
		Q30 あなたは、“ぎゅっと”カーと、 路線バス・高速バスを、乗り継いだ ことがありますか。				Q31 路線バス・高速バスへの乗り継ぎで、“ぎゅっと”カーを利用した回数をお選びくださ い。									
		全体	乗り継 いだこ がある	乗り継 いだこ は、1 度もな い	無回答	全体	1 回利 用した だけ	2～3 回	4～5 回	6～9 回	10～ 14回	15～ 19回	20回 以上	まったく わから ない	無回答
全体		(395)	36.5	54.4	9.1	(144)	26.4	29.9	15.3	6.3	9.7	1.4	3.5	2.1	5.6
年代別	学生	(8)	50.0	50.0	0.0	(4)	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	50.0
	20～40代	(41)	58.5	41.5	0.0	(24)	29.2	41.7	12.5	8.3	4.2	4.2	0.0	0.0	0.0
	50代	(32)	62.5	37.5	0.0	(20)	30.0	20.0	20.0	5.0	20.0	0.0	5.0	0.0	0.0
	60代	(56)	46.4	51.8	1.8	(26)	30.8	34.6	7.7	3.8	11.5	3.8	7.7	0.0	0.0
	70～74歳	(44)	27.3	68.2	4.5	(12)	41.7	33.3	16.7	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	75～79歳	(60)	31.7	55.0	13.3	(19)	21.1	26.3	21.1	5.3	15.8	0.0	0.0	5.3	5.3
	80～84歳	(68)	29.4	55.9	14.7	(20)	30.0	25.0	15.0	10.0	5.0	0.0	0.0	10.0	5.0
	85歳以上	(81)	21.0	63.0	16.0	(17)	11.8	29.4	23.5	5.9	5.9	0.0	0.0	0.0	23.5
地区別	住吉区	(139)	38.1	54.0	7.9	(53)	18.9	35.8	13.2	5.7	11.3	1.9	3.8	1.9	7.5
	川尻区	(76)	47.4	39.5	13.2	(36)	27.8	22.2	22.2	8.3	13.9	0.0	2.8	0.0	2.8
	片岡区	(63)	34.9	61.9	3.2	(22)	22.7	40.9	9.1	4.5	4.5	0.0	4.5	9.1	4.5
	北区	(100)	24.0	66.0	10.0	(24)	45.8	16.7	20.8	4.2	4.2	4.2	0.0	0.0	4.2
	その他	(10)	70.0	30.0	0.0	(7)	28.6	28.6	0.0	14.3	14.3	0.0	0.0	0.0	14.3
“ぎゅっと”カー 利用別	月1往復未満	(71)	45.1	52.1	2.8	(32)	34.4	40.6	9.4	6.3	0.0	0.0	3.1	0.0	6.3
	月1往復	(114)	41.2	55.3	3.5	(47)	25.5	31.9	17.0	8.5	12.8	2.1	2.1	0.0	0.0
	月2往復	(53)	30.2	66.0	3.8	(16)	18.8	18.8	12.5	12.5	6.3	0.0	6.3	12.5	12.5
	月3往復以上	(59)	44.1	49.2	6.8	(26)	3.8	26.9	26.9	3.8	26.9	3.8	7.7	0.0	0.0
前回全体		(250)	31.2	58.4	10.4	(78)	30.8	24.4	17.9	6.4	2.6	3.8	6.4	5.1	2.6

5. 乗り継ぎでの利用時間帯・利用シーン

- ・ バス乗り継ぎでの利用時間帯は「日中（9時～15時台）」が64%で最も高く、次いで「朝（6～8時台）」が42%、「夕方（16～17時台）」が29%、「夜（18時以降）」が12%の順。

[Q32]バスへの乗り継ぎで、“ぎゅっと”カーを利用した時間帯を、すべてお選びください。

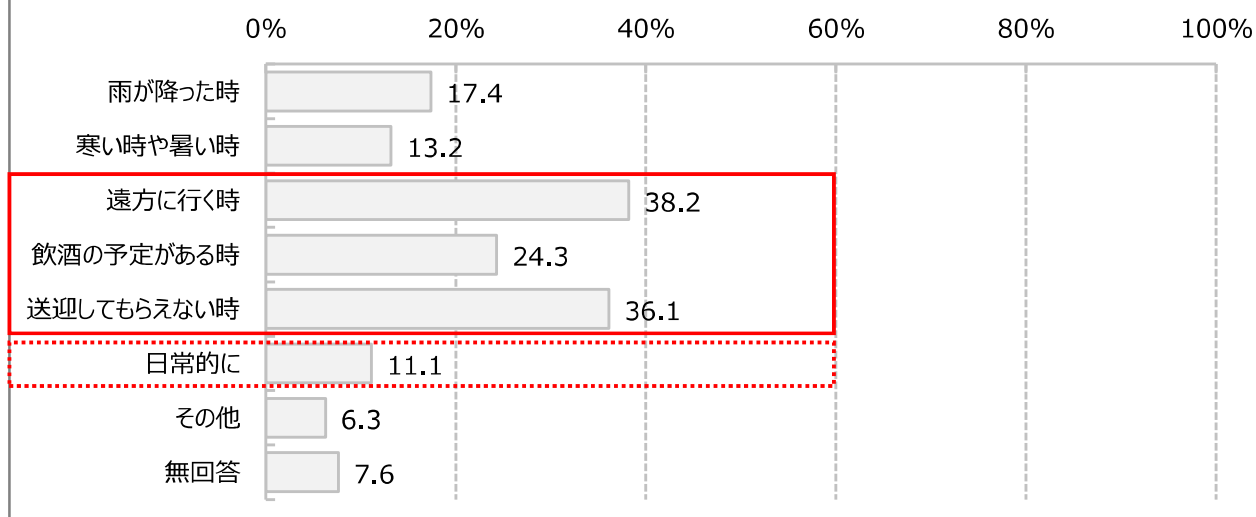
(n=144)



- ・ バスの乗り継ぎで利用するのは、「遠方に行く時」「送迎してもらえない時」が上位で36～38%。次いで「飲酒」が24%で続く。
- ・ 「日常的に」利用している人は乗り継ぎ経験者の11%。

[Q33]バスへの乗り継ぎで、“ぎゅっと”カーを利用するのは、どんな時ですか。

(n=144)



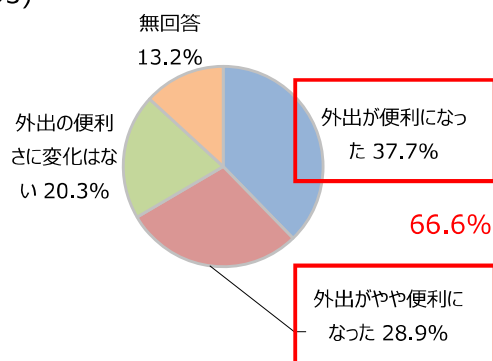
Ⅱ．“ぎゅっと”カーよしだ 利用者評価

1. 利用前後の便利さ・外出時のストレス変化

- “ぎゅっと”カーの運行が始まる前からの変化(Top2)をみると、「外出時の便利さ」の向上は67%。「外出時のストレス」の改善は53%。
いずれも前回より「やや便利になった/やや減った」が減少、「便利になった/減った」が上昇し、環境改善を強く実感している人が増えている。
- 満足度別をみると、『満足』では「便利になった」「ストレスが減った」、『やや満足』では「やや便利になった」「ストレスがやや減った」、『どちらとも～不満』では「変化はない」がそれぞれ最も高くなっており、“ぎゅっと”カーの満足度の高さが環境改善の実感度に影響を与えている。
- 今後の利用意向では、『必ず利用する』で便利さの向上、ストレスの軽減が63～78%と環境改善実感者が多い一方、『おそらく利用する』では少なく、30pt以上の大差。

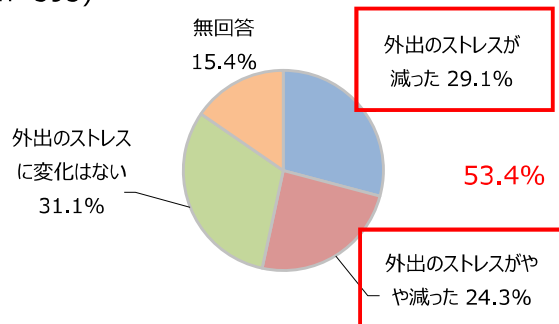
[Q36]“ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出時の便利さ”は変わりましたか。

(n=395)



[Q37]“ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出時のストレス”は変わりましたか。

(n=395)



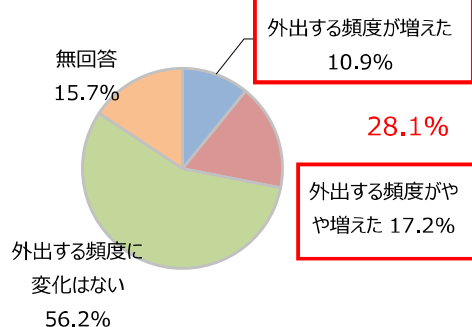
		Q36 “ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出時の便利さ”は変わりましたか。						Q37 “ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出時のストレス”は変わりましたか。					
		全体	外出が便利になった	外出がやや便利になった	外出の便利さに変化はない	無回答	Top 2	外出のストレスが減った	外出のストレスがやや減った	外出のストレスに変化はない	無回答	Top 2	
全体		(395)	37.7	28.9	20.3	13.2	66.6	29.1	24.3	31.1	15.4	53.4	
“ぎゅっと”カー_路線・高速バス乗り継ぎ利用別	乗り継いだことがある	(144)	45.1	29.2	18.1	7.6	74.3	34.0	25.0	32.6	8.3	59.0	
	～3回	(81)	32.1	33.3	28.4	6.2	65.4	22.2	28.4	42.0	7.4	50.6	
	4回以上	(52)	69.2	23.1	5.8	1.9	92.3	51.9	23.1	23.1	1.9	75.0	
	乗り継いだことは、1度もない	(215)	34.9	31.2	24.7	9.3	66.0	27.0	26.5	33.5	13.0	53.5	
“ぎゅっと”カー満足度別	満足	(155)	56.8	20.6	14.8	7.7	77.4	45.2	22.6	22.6	9.7	67.7	
	やや満足	(143)	37.1	42.0	18.2	2.8	79.0	29.4	32.2	33.6	4.9	61.5	
	どちらとも～不満	(62)	9.7	33.9	48.4	8.1	43.5	4.8	19.4	62.9	12.9	24.2	
今後5年間の利用意向	必ず利用する（既に利用している）	(259)	45.6	32.0	12.4	10.0	77.6	36.3	26.3	25.1	12.4	62.5	
	おそらく利用する	(99)	16.2	24.2	40.4	19.2	40.4	11.1	21.2	47.5	20.2	32.3	
	おそらく利用しない	(11)	27.3	9.1	45.5	18.2	36.4	18.2	18.2	36.4	27.3	36.4	

2. 利用前後の外出頻度・外出意向の変化

- “ぎゅっと”カーの運行が始まる前からの変化(Top2)をみると、「外出する頻度」の向上は28%、「外出しようと思う気持ち」では44%が改善を感じており、“ぎゅっと”カーの運行が外出意欲・頻度の向上に繋がり、生活の質を高めることに一役買っている。
- “ぎゅっと”カーの利用別では、月平均の往復回数が多いほど「外出する頻度」も「外出しようと思う気持ち」も向上している。
- “ぎゅっと”カー満足度別では、「外出する頻度」「外出しようと思う気持ち」いずれも満足度が高い人ほど向上しており、『満足』と『どちらとも～不満』との差が顕著。
- 今後の利用意向では、「必ず利用する」と「おそらく利用する」では傾向が異なり、「必ず利用する」では改善を感じている人が多いが、「おそらく利用する」では少ない。

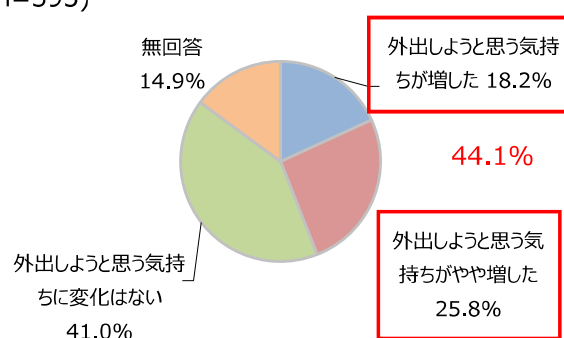
[Q39]“ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出をする頻度”は変わりましたか。

(n=395)



[Q38]“ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出しようと思う気持ち”は変わりましたか。

(n=395)



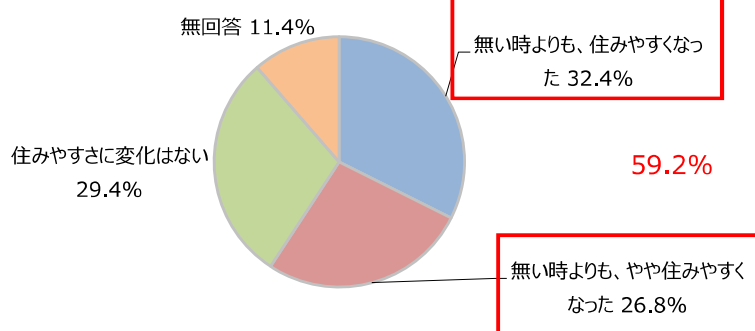
		Q39 “ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出をする頻度”は変わりましたか。					Q38 “ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“外出しようと思う気持ち”は変わりましたか。				
		全体	外出する頻度が増えた	外出する頻度がやや増えた	外出する頻度に変化はない	無回答	Top 2	外出しようと思う気持ちが増えた	外出しよう思う気持ちがやや増えた	外出しようと思う気持ちに変化はない	無回答
全体		(395)	10.9	17.2	56.2	15.7	28.1	18.2	25.8	41.0	14.9
“ぎゅっと”カー利用別	月1往復未満	(71)	4.2	9.9	76.1	9.9	14.1	11.3	19.7	59.2	9.9
	月1往復	(114)	9.6	16.7	65.8	7.9	26.3	19.3	25.4	45.6	9.6
	月2往復	(53)	15.1	34.0	39.6	11.3	49.1	18.9	43.4	26.4	11.3
	月3往復以上	(59)	27.1	30.5	37.3	5.1	57.6	35.6	30.5	28.8	5.1
“ぎゅっと”カー路線・高速バス乗継ぎ利用別	乗継いだことがある	(144)	16.0	19.4	53.5	11.1	35.4	21.5	27.8	41.7	9.0
	～3回	(81)	7.4	17.3	67.9	7.4	24.7	14.8	28.4	50.6	6.2
	4回以上	(52)	30.8	26.9	36.5	5.8	57.7	34.6	26.9	34.6	3.8
	乗継いだことは、1度もない	(215)	7.9	17.2	63.7	11.2	25.1	16.3	27.0	45.1	11.6
“ぎゅっと”カー満足度別	満足	(155)	21.9	20.0	46.5	11.6	41.9	32.9	25.2	32.3	9.7
	やや満足	(143)	5.6	21.0	68.5	4.9	26.6	13.3	36.4	44.8	5.6
	どちらとも～不満	(62)	1.6	9.7	80.6	8.1	11.3	3.2	12.9	75.8	8.1
今後5年間の利用意向	必ず利用する（既に利用している）	(259)	13.9	20.8	51.7	13.5	34.7	22.4	28.6	36.3	12.7
	おそらく利用する	(99)	2.0	5.1	73.7	19.2	7.1	7.1	18.2	55.6	19.2
	おそらく利用しない	(11)	9.1	18.2	54.5	18.2	27.3	18.2	18.2	45.5	18.2

3. 利用前後の吉田町の住みやすさの変化

- “ぎゅっと”カーの運行が始まる前からの変化(Top2)をみると、「吉田町の住みやすさ」の改善は59%、うち「無い時よりも、住みやすくなった」が32%となっており、「ぎゅっと”カーの運行が吉田町の住環境の向上に大きく貢献している。
- 年代別では、『20～50代』で改善を感じる人が多く、7割以上。
一方で『70代』では他の年代より低く、5割に留まっている。
- 地域別でみると、『北区』では「無い時よりも、住みやすくなった」が4割と、他のエリアより高く、改善実感者もやや多い。
- 今後の利用意向では、「必ず利用する」と「おそらく利用する」では評価が異なる。
「必ず利用する」では改善を感じる人が多いが、「おそらく利用する」では少ない。
- 満足度別をみると、『満足』では「住みやすくなった」、『やや満足』では「やや住みやすくなった」、『どちらとも～不満』では「変化はない」が最も高い。
“ぎゅっと”カーの満足度の高さが住みやすさ改善の実感割合に影響を与えている。

[Q40]“ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“吉田町の住みやすさ”は変わりましたか。

(n=395)



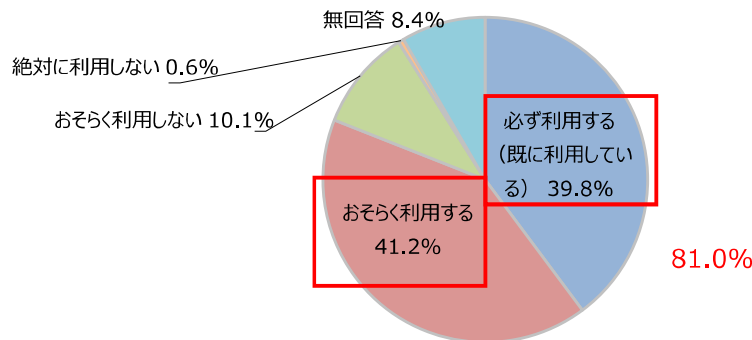
Q40 “ぎゅっと”カーが運行する前と後で、あなたの“吉田町の住みやすさ”は変わりましたか。		全体	無い時よりも、 住みやすくな った	無い時よりも、 やや住みやす くなった	住みやすさに 変化はない	無回答	Top 2
全体		(395)	32.4	26.8	29.4	11.4	59.2
年代別	学生	(8)	50.0	0.0	37.5	12.5	50.0
	20～40代	(41)	41.5	29.3	26.8	2.4	70.7
	50代	(32)	37.5	40.6	18.8	3.1	78.1
	60代	(56)	19.6	41.1	32.1	7.1	60.7
	70～74歳	(44)	29.5	22.7	40.9	6.8	52.3
	75～79歳	(60)	35.0	16.7	33.3	15.0	51.7
	80～84歳	(68)	27.9	30.9	25.0	16.2	58.8
	85歳以上	(81)	35.8	21.0	27.2	16.0	56.8
地区別	住吉区	(139)	28.1	30.2	34.5	7.2	58.3
	川尻区	(76)	32.9	22.4	38.2	6.6	55.3
	片岡区	(63)	22.2	33.3	23.8	20.6	55.6
	北区	(100)	41.0	23.0	22.0	14.0	64.0
	その他	(10)	70.0	20.0	10.0	0.0	90.0
“ぎゅっと”カー満足度別	満足	(155)	56.1	19.4	19.4	5.2	75.5
	やや満足	(143)	26.6	39.9	31.5	2.1	66.4
	どちらとも～不満	(62)	4.8	27.4	62.9	4.8	32.3
今後5年間の利用意向	必ず利用する（既に利用している）	(259)	38.6	29.0	23.2	9.3	67.6
	おそらく利用する	(99)	17.2	23.2	46.5	13.1	40.4
	おそらく利用しない	(11)	18.2	18.2	36.4	27.3	36.4

Ⅲ. “ぎゅっと”カーよしだ 今後の利用意向

1. 今後の利用意向

- 今後(5年先)の利用意向は、「必ず利用する」が40%、「おそらく利用する」(41%)まで含めると81%。前回から「必ず利用する」は4pt上昇したが、「おそらく利用する」は8pt下降した。
- 『“ぎゅっと”カー』を普段の移動手段として利用している人では、「必ず利用する」が84%、「おそらく利用する」(8%)まで含めると92%で、普段利用している人のほとんどが、今後も継続した利用意向を示している。
- 『自家用車なし/送迎者なし』では「必ず利用する」が77%と高く、「おそらく利用する」(16%)も含めたTop2は93%に達している。

[Q5]近年、高齢ドライバーによるブレーキとアクセスの踏み間違いなどによる『交通事故』や、高齢者や子どもを送迎することによる『家族の送迎負担』などが社会問題になっています。このような状況を踏まえて、あなたは、今後5年の間に“ぎゅっと”カーを、どの程度利用すると思いますか。
(n=726)



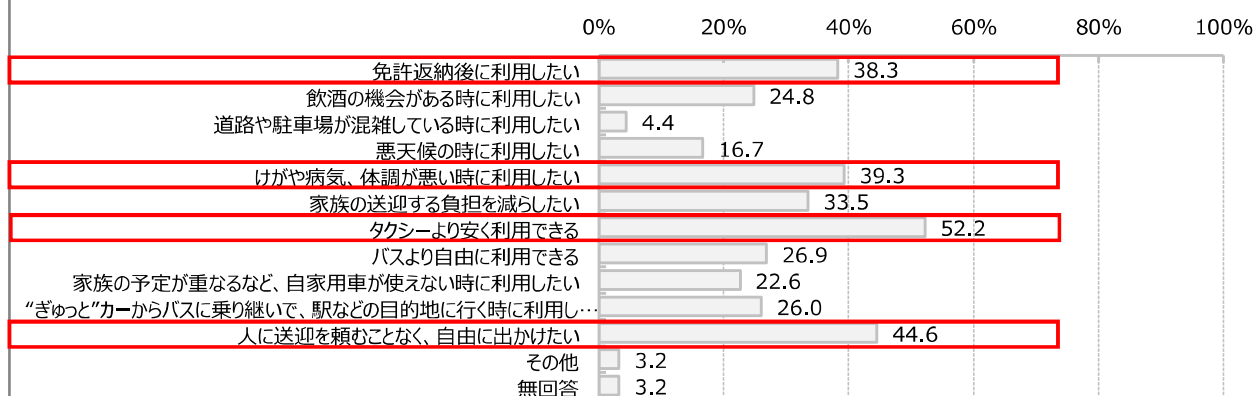
Q5 近年、高齢ドライバーによるブレーキとアクセスの踏み間違いなどによる『交通事故』や、高齢者や子どもを送迎することによる『家族の送迎負担』などが社会問題になっています。このような状況を踏まえて、あなたは、今後5年の間に“ぎゅっと”カーを、どの程度利用すると思いますか。		全体	必ず利用 する (既に 利用してい る)	おそらく利 用する	おそらく利 用しない	絶対に利 用しない	無回答	Top 2	Bottom 2
全体		(726)	39.8	41.2	10.1	0.6	8.4	81.0	10.6
自家用車保有× 送迎依頼者有 無別	自家用車あり	(437)	32.0	48.7	13.0	0.2	5.9	80.8	13.3
	自家用車なし/送迎者あり	(172)	44.8	36.6	7.6	1.2	9.9	81.4	8.7
	車以前あり	(91)	52.7	35.2	5.5	0.0	6.6	87.9	5.5
	車以前からなし	(81)	35.8	38.3	9.9	2.5	13.6	74.1	12.3
	自家用車なし/送迎者なし	(74)	77.0	16.2	0.0	0.0	6.8	93.2	0.0
普段の利用移動 手段別	“ぎゅっと”カーよしだ	(179)	83.8	7.8	0.6	0.0	7.8	91.6	0.6
	路線バス	(171)	48.5	38.6	7.6	0.0	5.3	87.1	7.6
	高速バス	(199)	47.2	39.7	10.1	0.0	3.0	86.9	10.1
	鉄道	(117)	45.3	42.7	10.3	0.0	1.7	88.0	10.3
	タクシー	(144)	57.6	28.5	4.9	0.7	8.3	86.1	5.6
	自家用車(家族・知人の送迎を含む)	(516)	34.5	45.9	12.2	0.6	6.8	80.4	12.8
	自転車	(133)	42.9	42.9	6.8	0.0	7.5	85.7	6.8
吉田町内移動 不便別	不便は感じていない	(337)	30.9	46.9	14.2	0.9	7.1	77.7	15.1
	どちらともいえない	(94)	40.4	40.4	9.6	0.0	9.6	80.9	9.6
	やや不便を感じている	(144)	55.6	36.1	4.9	0.0	3.5	91.7	4.9
	とても不便を感じている	(86)	52.3	29.1	5.8	1.2	11.6	81.4	7.0
前回全体		(547)	35.6	49.4	10.4	0.0	4.6	85.0	10.4

2. 利用意向理由

- “ぎゅっと”カーの利用意向理由は、「タクシーより安い」（52%）がトップ。
「人に送迎を頼むことなく、自由に出かけたい」（45%）、「けがや病気、体調が悪い時に利用」（39%）、「免許返納後に利用」（38%）が続く。
- 年代別でみると『20～60代』では、「飲酒の機会がある時」「バスに乗り継いで、駅などの目的地に行く時」が他の年代より高く、「タクシーより安い」と共に理由の上位となっている。
一方『75歳以上』では、「人に送迎を頼むことなく、自由に出かけたい」が他の年代より高いのが特徴的。
- 普段の移動手段が『“ぎゅっと”カー』の人は、「免許返納後に利用」が23%と低い一方、「タクシーより安く利用できる」68%、「人に送迎を頼むことなく、自由に出かけたい」56%が全体より高い。
『高速バス』『鉄道』の利用者は、「バスに乗り継いで、駅などの目的地に行く時」が半数を占めており、普段バスや鉄道を利用している人にとっても有用な交通手段となっている様子。

[Q6]あなたが、“ぎゅっと”カーを利用する理由を、次の中からすべてお選びください。

(n=588)



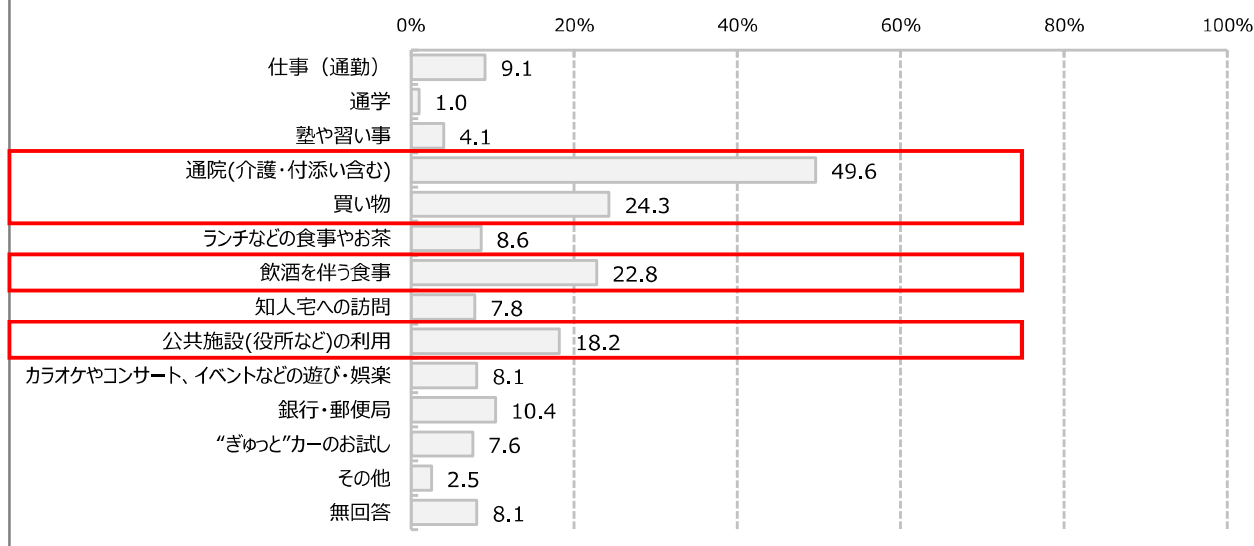
Q6 あなたが、“ぎゅっと”カーを利用する理由を、次の中からすべてお選びください。		全体	免許返納後に利用したい	飲酒の機会がある時に利用したい	道路や駐車場が混雑している時に利用したい	悪天候の時に利用したい	けがや病気、体調が悪い時に利用したい	家族の送迎する負担を減らしたい	タクシーより安く利用できる	バスより自由に利用できる	家族の予定が重なるなど、自家用車が使えない時に利用したい	“ぎゅっと”カーからバスに乗り継いで、駅などの目的地に行く時に利用したい	人に送迎を頼むことなく、自由に出かけたい	その他	無回答
全体		(588)	38.3	24.8	4.4	16.7	39.3	33.5	52.2	26.9	22.6	26.0	44.6	3.2	3.2
年代別	学生	(9)	0.0	11.1	11.1	22.2	11.1	66.7	33.3	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	0.0
	20～40代	(55)	10.9	54.5	5.5	21.8	23.6	27.3	49.1	36.4	27.3	41.8	34.5	7.3	1.8
	50代	(48)	10.4	45.8	8.3	14.6	25.0	33.3	54.2	35.4	10.4	45.8	29.2	6.3	2.1
	60代	(83)	21.7	47.0	3.6	13.3	37.3	21.7	57.8	25.3	15.7	41.0	30.1	1.2	3.6
	70～74歳	(68)	45.6	29.4	5.9	11.8	35.3	32.4	52.9	26.5	19.1	23.5	36.8	2.9	0.0
	75～79歳	(105)	66.7	18.1	4.8	22.9	56.2	32.4	42.9	23.8	21.9	31.4	52.4	1.0	2.9
	80～84歳	(101)	50.5	9.9	5.0	15.8	45.5	37.6	53.5	25.7	23.8	13.9	56.4	1.0	5.9
	85歳以上	(111)	36.0	3.6	0.9	15.3	38.7	40.5	56.8	25.2	35.1	7.2	54.1	5.4	4.5
普段の利用移動手段別	“ぎゅっと”カーよしだ	(164)	22.6	16.5	2.4	23.8	42.7	36.0	68.3	37.2	19.5	30.5	56.1	6.7	6.1
	路線バス	(149)	32.2	29.5	4.0	19.5	41.6	57.7	30.9	18.8	34.9	48.3	44.5	2.7	6.0
	高速バス	(173)	37.6	41.0	7.5	17.9	39.3	28.3	52.0	34.1	21.4	48.0	44.5	4.6	1.2
	鉄道	(103)	39.8	43.7	6.8	17.5	42.7	24.3	56.3	36.9	20.4	48.5	49.5	3.9	2.9
	タクシー	(124)	26.6	22.6	4.0	13.7	39.5	21.0	62.1	31.5	16.9	30.6	47.6	3.2	8.1
	自家用車(家族・知人の送迎を含む)	(415)	42.7	29.6	5.5	13.5	41.2	35.2	50.4	25.8	27.2	27.7	43.4	2.4	1.7
	自転車	(114)	28.1	22.8	2.6	31.6	39.5	34.2	51.8	29.8	24.6	23.7	39.5	3.5	5.3

3. 外出目的

- “ぎゅっと”カーを利用した時の外出目的は、「通院」（49%）が最も高く、「買い物」（24%）「飲酒を伴う食事」（23%）「公共施設の利用」（18%）が続く。
- 年代別でみると、『20～70代前半』では「飲酒を伴う食事」が最も高く34～46%。『20～40代』では、「仕事」「遊び・娯楽」も3割前後で上位となっている。「通院」「公共施設の利用」は『80代以上』で高くなっているが『20～70代前半』では低い。
- バスの乗り継ぎ経験の有無で外出目的が異なる傾向がみられる。
『乗り継いだことがない』人は「通院」での利用が目立つが、『乗り継いだことがある』人では「通院」が低く、『4回以上』乗り継いだことがある人では「買い物」「仕事」「食事やお茶」が全体より10pt以上高くなっており、日常的に利用されている様子が伺える。

[Q29]あなたが、“ぎゅっと”カーを使って、出かける先を、すべてお選びください。

(n=395)



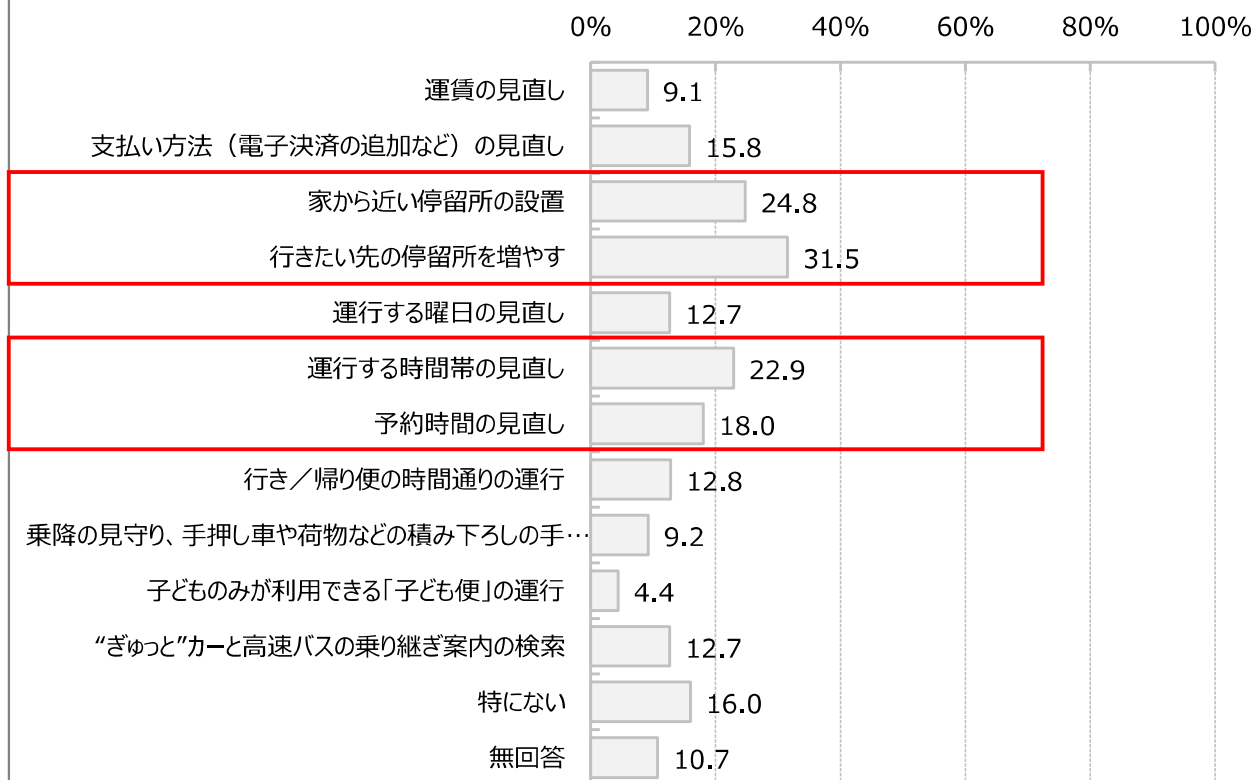
Q29 あなたが、“ぎゅっと”カーを使って、出かける先を、すべてお選びください。		全体	仕事（通勤）	通学	塾や習い事	通院（介護・付添い含む）	買い物	ランチなどの食事やお茶※	飲酒を伴う食事	知人宅への訪問	公共施設（役所など）の利用	カラオケやコンサート、イベントなどの遊び・娯楽	銀行・郵便局	“ぎゅっと”カーのお試し	その他	無回答
全体		(395)	9.1	1.0	4.1	49.6	24.3	8.6	22.8	7.8	18.2	8.1	10.4	7.6	2.5	8.1
年代別	学生	(8)	0.0	37.5	50.0	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	12.5	0.0	12.5	0.0	0.0
	20～40代	(41)	31.7	2.4	4.9	19.5	24.4	14.6	34.1	4.9	14.6	29.3	4.9	14.6	2.4	0.0
	50代	(32)	15.6	0.0	0.0	31.3	28.1	15.6	34.4	0.0	3.1	12.5	0.0	9.4	6.3	0.0
	60代	(56)	19.6	0.0	1.8	39.3	23.2	5.4	42.9	12.5	7.1	7.1	7.1	7.1	5.4	3.6
	70～74歳	(44)	6.8	0.0	4.5	36.4	6.8	13.6	45.5	6.8	9.1	6.8	0.0	9.1	4.5	6.8
	75～79歳	(60)	3.3	0.0	3.3	53.3	31.7	13.3	15.0	0.0	21.7	5.0	13.3	8.3	1.7	11.7
	80～84歳	(68)	1.5	0.0	2.9	61.8	23.5	5.9	10.3	13.2	32.4	4.4	14.7	5.9	1.5	14.7
	85歳以上	(81)	1.2	0.0	3.7	79.0	30.9	2.5	3.7	12.3	27.2	1.2	21.0	2.5	0.0	9.9
“ぎゅっと”カー_路線・高速バス乗り継ぎ利用別	乗り継いだことがある	(144)	13.9	2.1	4.9	36.1	30.6	11.1	31.3	11.1	16.0	16.0	9.0	7.6	5.6	3.5
	～3回	(81)	7.4	1.2	2.5	30.9	25.9	7.4	38.3	11.1	16.0	19.8	8.6	7.4	7.4	4.9
	4回以上	(52)	25.0	0.0	7.7	38.5	44.2	19.2	26.9	13.5	17.3	13.5	9.6	7.7	3.8	1.9
乗り継いだことは、1度もない		(215)	7.0	0.5	3.7	63.3	21.9	7.9	20.9	6.5	20.5	4.2	11.6	8.4	0.9	1.9

4. 改善点

- 改善点は、「行きたい先の停留所を増やす」（32%）「家から近い停留所の設置」（25%）と停留所に関する要望が上位。
続いて「運行する時間帯の見直し」「予約時間の見直し」が2割前後と高く、運行・予約時間に関することが改善点として挙がっている。
- 年代別でみると、『20～50代』では「支払い方法の見直し」が他の年代より高く、改善点のトップ。『50～60代』では「運行する時間帯の見直し」が高い。一方『80代以上』では「家から近い停留所の設置」がやや高い。
- 今後5年間の利用意向が『必ず利用する（既に利用している）』では、「運行する時間帯の見直し」「支払い方法の見直し」「乗り継ぎ案内の検索」の改善要望が高い。
- 普段の利用移動手段が『路線バス』『高速バス』『鉄道』といった公共交通機関の利用者は、「支払い方法の見直し」「運行する時間帯の見直し」「乗り継ぎ案内の検索」の改善点が高い傾向がみられ、利便性に関して改善が求められている。
- 「乗降の見守り、積み下ろしの手伝い」は、高齢層ほどニーズが高い。また『自家用車なし/送迎者なし』、『“ぎゅっと”カー』を普段利用している人、町内移動を『とても不便に感じている』人でも高くなっており、“ぎゅっと”カーの利用頻度が高い／重要な交通手段である人ほどこの改善要望が高い。
- 「子ども便の運行」は、『20～40代』では11%が要望。またサンプル数が少ないため参考値ではあるが、『学生』では36%もの人が要望している。

[Q7]あなたが、今後の“ぎゅっと”カーに望む改善点を、すべてお選びください。

(n=726)



4. 改善点

<再掲>

- 改善点は、「行きたい先の停留所を増やす」（32%）「家から近い停留所の設置」（25%）と停留所に関する要望が上位。
続いて「運行する時間帯の見直し」「予約時間の見直し」が2割前後と高く、運行・予約時間に関することが改善点として挙がっている。
- 年代別でみると、『20～50代』では「支払い方法の見直し」が他の年代より高く、改善点のトップ。『50～60代』では「運行する時間帯の見直し」が高い。一方『80代以上』では「家から近い停留所の設置」がやや高い。
- 今後5年間の利用意向が『必ず利用する（既に利用している）』では、「運行する時間帯の見直し」「支払い方法の見直し」「乗り継ぎ案内の検索」の改善要望が高い。
- 普段の利用移動手段が『路線バス』『高速バス』『鉄道』といった公共交通機関の利用者は、「支払い方法の見直し」「運行する時間帯の見直し」「乗り継ぎ案内の検索」の改善点が高い傾向がみられ、利便性に関して改善が求められている。
- 「乗降の見守り、積み下ろしの手伝い」は、高齢層ほどニーズが高い。また『自家用車なし/送迎者なし』、『“ぎゅっと”カー』を普段利用している人、町内移動を『とても不便に感じている』人でも高くなっており、“ぎゅっと”カーの利用頻度が高い／重要な交通手段である人ほどこの改善要望が高い。
- 「子ども便の運行」は、『20～40代』では11%が要望。またサンプル数が少ないため参考値ではあるが、『学生』では36%もの人が要望している。

Q7 あなたが、今後の“ぎゅっと”カーに望む改善点を、すべてお選びください。			全体	運賃の見直し	支払い方法（電子決済の追加など）の見直し	家から近い停留所の設置	行きたい先の停留所を増やす	運行する曜日	運行する時間帯の見直し	予約時間の見直し	行き／帰りの時間通りの運行	乗降の見守り、手押し車や荷物の積み下ろしの手伝い	子どものみが利用できる「子バス」の運行	“ぎゅっと”カーと高速乗継の案内	特になし	無回答
全体			(726)	9.1	15.8	24.8	31.5	12.7	22.9	18.0	12.8	9.2	4.4	12.7	16.0	10.7
年代別	学生		(11)	0.0	27.3	36.4	27.3	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	36.4	27.3	18.2	9.1
	20～40代		(63)	6.3	55.6	12.7	27.0	9.5	23.8	12.7	6.3	3.2	11.1	17.5	17.5	3.2
	50代		(58)	13.8	43.1	13.8	25.9	6.9	37.9	8.6	13.8	5.2	1.7	19.0	10.3	5.2
	60代		(96)	10.4	24.0	25.0	33.3	15.6	37.5	20.8	8.3	8.3	4.2	17.7	14.6	3.1
	70～74歳		(85)	10.6	12.9	18.8	38.8	15.3	30.6	21.2	11.8	8.2	5.9	5.9	14.1	10.6
	75～79歳		(128)	9.4	8.6	23.4	35.2	10.2	18.0	22.7	13.3	9.4	3.9	16.4	14.8	10.9
	80～84歳		(132)	11.4	3.0	34.1	36.4	13.6	16.7	15.9	12.1	11.4	2.3	8.3	18.9	15.2
	85歳以上		(142)	5.6	2.1	31.7	23.9	15.5	12.7	19.0	20.4	13.4	2.1	8.5	17.6	16.9
今後5年間の利用意向	必ず利用する（既に利用している）		(289)	8.7	22.1	25.3	35.3	17.3	30.1	22.5	13.8	12.5	4.5	19.0	13.5	3.5
	おそらく利用する		(299)	10.0	14.7	26.8	32.8	12.0	21.7	18.4	15.7	8.0	4.7	11.0	16.7	7.0
	おそらく利用しない		(73)	13.7	9.6	26.0	23.3	8.2	13.7	13.7	8.2	5.5	5.5	5.5	28.8	11.0
	絶対に利用しない		(4)	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	75.0	0.0
普段の利用移動手段別	“ぎゅっと”カーよしだ		(179)	11.2	15.6	29.6	38.0	17.3	26.3	23.5	12.3	14.5	4.5	12.8	12.3	9.5
	路線バス		(171)	11.7	21.6	23.4	32.7	19.3	31.0	19.9	14.0	7.6	6.4	19.9	13.5	7.0
	高速バス		(199)	10.6	30.2	22.1	34.2	15.1	36.7	20.6	10.6	5.0	6.0	24.6	10.6	3.5
	鉄道		(117)	11.1	29.9	23.9	36.8	16.2	38.5	22.2	12.8	8.5	6.8	23.9	12.0	3.4
	タクシー		(144)	7.6	16.7	32.6	38.9	14.6	29.9	25.7	16.0	12.5	4.2	13.9	9.0	9.0
	自家用車（家族・知人の送迎を含む）		(516)	8.9	16.5	25.2	32.4	11.8	23.1	17.1	11.4	9.5	4.7	11.6	17.2	8.7
	自転車		(133)	11.3	16.5	23.3	30.1	16.5	30.1	20.3	12.0	9.0	5.3	9.8	12.8	8.3

■ 吉田町地域公共交通計画における目標

だれもが気兼ねなく「おでかけ」できる町

↓
自家用車に頼らず移動できるようにする

- ↓
- ・ 現行のバス路線の利便性向上
 - ・ 「“ぎゅっと”カーよしだ」がバス路線に接続し、町内をカバー
 - ・ まちづくりと連携し町内どこでも利用できる公共交通サービスを実現

■ 計画の進捗状況と自己評価 ※以下、「“ぎゅっと”カーよしだ」は「“ぎゅっと”カー」と表記

目標 (交通計画 の目標)	取り組み内容	施策	実施状況			R7年度の 実施内容/未実施の理由
			2024. 3	2025. 3	2026. 3	
1. 現行のバス路線の利便性向上	1) “ぎゅっと”カーからバスへの乗継ができるようにする	バス停付近への“ぎゅっと”カー停留所の設置	○	○	◎	・新規に11カ所追加した。 ・実証実験開始以来、設置した停留所の9割が使われている。
	2) 特に、朝のバスへの乗継をしやすくする	朝専用のバスへの乗継を前提とした運行	○	○	◎	・朝のバスへの乗継に配慮した運行の実験をした結果、利用者の自由度が高いフルデマンドが有効であることが判明。利用者も増えている。
2. “ぎゅっと”カーよしだ」がバス路線に接続し、町内をカバー	1) 公共交通カバー状況の改善	住宅地内への停留所の設置	○	◎	◎	・停留所へのアクセス距離の目安を150m以下(※1)での配置を充実。 ・自治会からの要望で、停留所を追加し、カバー率が向上した。 (まちなか停留所4ヶ所追加)
3. まちづくりと連携し町内どこでも利用できる公共交通サービスを実現	1) 高齢者の通院や買物の移動手段の確保	通院/買物の目的地を停留所に設定する	○	◎	◎	・通院/買物の目的地の停留所を追加し、町内の医療施設は概ね停留所に設定した。(医療施設6ヶ所追加)
	2) 「通いの場」への移動手段の確保	「通いの場」への移動手段としての利用	○	○	◎	・「通いの場」への移動手段としての利用が定着した。 ・今後は、“ぎゅっと”カーを活用する「通いの場」を増やす段階に入る。
	3) 高齢者の外出/社会参加の促進	高齢者を対象とした説明会の開催	○	◎	◎	・社協と協力した呼びかけ型説明会から、住民からの要望対応型に変化した。
	4) 吉田町から近くの高校への通学ストレスを減らす(高校まで定住しやすくする)	高校生を対象とした説明会の開催	△	○	○	・榛原高校の探求授業への参加。
		しずてつジャストラインの通学定期保有者は、乗継割引100円適用のしくみを導入	○	○	○	・しくみは導入したが、実際の利用の増加は鈍い。
	5) 高校生と共に“ぎゅっと”カーの使い方を考える	高校生と共にプランを考え実施する	×	○	△	・榛原高校の探求授業への参加で検討機会を創出したが、実施は不十分。
	6) 吉田町民の生活の質の向上	子育て世代等、幅広い層への説明会の開催	×	△	◎	・オープンハウスやPTAとの懇談会等で、子育て世代に直接説明の機会を設けた。商工会親子向けイベントでの説明ブースも出店。

■ 定量評価

目標	指標		1年目(6ヵ月) (R5年度)	2年目 (R6年度)	3年目 (R7年度)	4年目 (R8年度)	考察
3. まちづくりと連携し町内どこでも利用できる公共交通サービスを実現	① “ぎゅっと” カー 登録者数	目標値	高齢者人口 (7,468人) に対する割合8% (598人)	12% (897人)	20% (1,494人) ※2	30% (2,240人)	R7年度は、“ぎゅっと”カー データ読み解き会、オープンハウス等、老若男女に広く説明と意見交換できる機会を設け理解促進を図り利用を促した。
		実績値	8.8% (654人) (R6.3時点)	17.4% (1,302人) (R7.3時点)	28.0% (2,092人) (R8.3時点)		
	② “ぎゅっと” カー 利用件数 (のべ)	目標値	1,440人 (登録者数×20% ×2.0乗車/月 ×6ヵ月)	2,583回/年 (登録者数×12% ×2.0乗車/月 ×12ヵ月)	5,379回/年 (登録者数×15% ×2.0乗車/月 ×12ヵ月)	7,380回/年 (目標登録者数2,050人×15% ×2.0乗車/月×12ヵ月)	R7年度の会員登録者における利用経験者率は、45%前と高く、一人あたりの利用回数は1-2回/月が過半数となっている。
		実績値	1,537人 (R5.10～R6.3)	5,566人 (R6.4～R7.3)	9,874人 (R7.4～R8.3)		
	③ 乗合率	目標値	1.1 ※4	1.2 R5年度を維持	1.25 R6年度を維持	1.25 R7年度を維持	R5年度から県市町自主運行バス補助金基準を上回っており、R7年度は概ね1.2で安定している。この状況を維持。
		実績値	1.2 (R6.3)	1.24 (R7.3時点)	1.19 (R8.3時点)		
	④ 利用者のお 出かけ意欲 の向上	目標値	10% ※5	56% R5年度から微増	50% R6年度から微増		R5年度に目標値をクリアしているため、翌年からは前年の微増をめざす。
		実績値	54.8% ※6	48.8%	44.1%		
	⑤ 利用者のお 出かけ回数 の増加	目標値	10% ※5	31% R5年度から微増	30% R6年度から微増		同上
		実績値	30.2% ※6	26.4%	28.1%		
	⑥ 利用者の満 足度(同上)	目標値	70% ※2	84% R5年度から微増	75% R6年度から微増		同上
		実績値	82.5% ※6	74.8%	75.4%		
	⑦ 収支率	目標値	令和5年度の経費は本格運行時とは異なるため、令和6年度に設定	5% 運行経費全体額の燃料費相当分	5% 運行経費全体額の燃料費相当分		—
		実績値		3.1%	4.8%		

- ※1) 「第1回 高齢者の移動手段の確保に関する検討会」2008年国交省 配布資料「高齢者の生活・外出特性について」より
「無理なく休まずに歩ける距離が100mまでとする人が高齢者の1割、75歳以上は17%」
(参考：高齢者の歩行速度は約60～70m/分程度)
- ※2) 近隣自治体の状況
- 焼津市くるりん号
 - ・ 高齢者登録数（高齢者登録数÷高齢者人口）8.27%（R5.3）→15%（本格運行への判断基準）
 - ・ 利用者の満足度：44%（地域公共交通網形計画の目標値）
 - ・ 焼津IC周辺地域の収支率：20.47%（本格運行への判断基準）
 - ・ 費用効率 1人1回利用あたりの市負担額：1,400円以内（本格運行への判断基準）
 - 牧之原市デマンド乗合タクシー（牧之原市公共交通計画）※利用対象者：75歳以上の高齢者
 - ・ 市街地想定利用者数375人/号（R3）
 - ・ 会員登録者率（75歳以上進行に占める割合）12.4% →15%（R8の目標値）
 - ・ 利用者の満足度：74%
 - ※収支率など費用効果は、福祉施策の色合いが強いため用いない
 - 島田市公共交通計画
 - ・ 地域公共交通運行平均収支率（運賃収入÷運行経費）の平均値；10%（R4）→20%（R10の目標値）
- ※3) 豊明市公共交通協議会（R2.6.3）資料
- チョイソコ利用者データ（第1期～第4期）より
 - ・ 「登録者1,682人のうち、利用経験者 548人（33%）未利用者 1,134人（67%）」
- ※4) 県市町自主運行バス補助金基準：1.1 以上
- ※5) 参考「シニア世代におけるコロナ禍の外出・社会参加影響調査結果」2020.08.28 WHILL株式会社HP 掲載 <https://whill.inc/jp/news/28585>
- ※6) 「“ぎゅっと”カーよしだ」実証実験に関するアンケート調査 2024.3実施 吉田町